ИСТОРІЯ РУССКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙНЫ





„История Русско-Японской Войны"

Редакторы-издатели:

М. Е. Бархатовъ,

В. В. Функе

МИНИСТЕРСТВО

ИМПЕРАТОРСКАГО ДВОРА.

КАНЦЕЛЯРІЯ.

10 Января 1909 года.

№ 295.

Копія благодарности отъ Имени Его Императорскаго Величества.

Канцелярія, по приказанію Министра ***Императорскаго*** *Двора, имѣетъ честь увѣдомить редакторовъ-издателей „Исторіи Русско-Японской войны" М. Е. Бархатова и В. В. Функе, что представленный ими для поднесенія* ***Государю Императору*** *четвертый томъ названнаго изданія доставленъ по Высокому назначенію и за означенное подношеніе повелѣно благодарить ихъ, Бархатова и Функе, отъ* ***Высочайшаго Его Императорскаго Величества*** *Имени.*

За Начальника Канцеляріи

Помощникъ его, въ д. Гофмейстера Кн. ***С. Гагаринъ.***

Дѣлопроизводитель ***Н. Оприцъ.***

Циркуляромъ Главнаго Штаба № 197 отъ 27-го Ноября 1908 г. Комитетомъ по образованію войскъ изданіе рекомендовано къ обращенію въ войскахъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ V-го ТОМА.

стр.

ГЛАВА I. **Операціи на морѣ и бой подъ Цусимой** 1033

ГЛАВА II. **Инженерныя войска и ихъ дѣятельность на войнѣ.**

1) Организаціонная и матеріальная части инженерныхъ войскъ . . 1079

а) роль инженерныхъ войскъ на войнѣ 1085

б) составъ и силы инженерныхъ войскъ 1090

в) оборудованіе инженерныхъ войскъ 1092

г) спеціальныя части инженерныхъ войскъ и ихъ оборудованіе . . 1094

2) Служба инженеровъ на войнѣ 1096

3) Укрѣпленіе театра войны 1098

а) фортификаціонная подготовка 1103

б) общій планъ фортификаціонныхъ укрѣпленій 1108

в) работы въ Ляоянскомъ районѣ 1111

г) фортификаціонные опыты войны 1114

4) Мукденскій районъ и другія важнѣйшія позиціи.

а) предварительная подготовка Мукденскаго района 1119

б) укрѣпленіе Мукдена передъ боемъ 1121

в) Мукденская позиція въ инженерномъ отношеніи 1125

г) Сыпингайская и другія позиціи 1127

д) детали укрѣпленій 1128

5) Крѣпостная дѣятельность военныхъ инженеровъ 1130

6) Дороги, мосты и переправы.

а) дорожный вопросъ на войнѣ 1141

б) дорожныя работы 1144

в) конно-желѣзныя дороги 1148

г) сооруженіе и ремонтъ мостовъ 1152

д) служба понтонеровъ 1156

7) Вспомогательныя работы инженерныхъ войскъ.

а) искусственныя препятствія 1160

б) военные воздухоплаватели 1163

в) цвѣтные огни 1165

г) ручныя гранаты 1166

д) герои инженерныхъ войскъ 1169

ГЛАВА III. **Дѣятельность военныхъ сообщеній.**

стр.

1) Организація и работа транспортовъ 1176
2) Военные этапы 1182
3) Почтово-телеграфная служба 1186
4) Оцѣнка дѣятельности чиновъ военныхъ сообщеній 1189
5) Желѣзныя дороги на войнѣ и въ тылу арміи 1192
6) Восточно-Китайская желѣзная дорога 1203
7) Подвиги военно-желѣзнодорожниковъ 1209

ГЛАВА IV. **Артиллерія въ Русско-Японской войнѣ.**

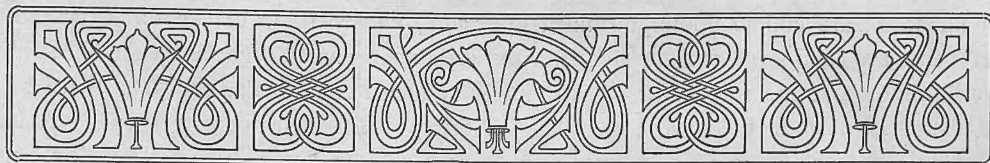
1) Боевая дѣятельность артиллеріи 1211
2) Матеріальная часть артиллеріи 1220
3) Осадная артиллерія 1223

ГЛАВА V. **Военно-санитарная дѣятельность на театрѣ войны.**

1) Организація военно-санитарной части 1226
2) Помощь больнымъ и раненымъ въ бою 1241
3) Общественная помощь на театрѣ войны 1253
4) Эвакуація больныхъ и раненыхъ съ театра войны 1264

Заключеніе 1274







Описанное въ третьемъ томѣ нашего труда мукденское сраженіе было послѣднимъ актомъ колоссальной борьбы нашей съ Японіей на сухопутномъ театрѣ военныхъ дѣйствій. Какъ извѣстно, въ этомъ сраженіи мы понесли болѣе полное и болѣе жестокое пораженіе, чѣмъ во всѣ предыдущія сраженія этой несчастной для насъ войны, и намъ предстояло рѣшить вопросъ, что дѣлать дальше: продолжать ли борьбу или искать способы мирнымъ путемъ выйти изъ затруднительнаго положенія, въ которомъ мы очутились? Манджурскія арміи наши были надломлены, и настолько, что требовались огромныя усилія, чтобы арміи могли оправиться и сдѣлаться способными къ продолженію борьбы. Въ общемъ, однако, положеніе наше нельзя было считать безвыходнымъ: если арміи наши и были пошатнуты, то не была поражена Россія. Въ то время, когда Японія израсходовала почти всѣ свои рессурсы, силы наши были только поколеблены, но далеко не изсякли.

Еще передъ войной, имѣя часть своихъ морскихъ силъ въ Японскомъ морѣ, мы сознавали, что ихъ недостаточно, и что необходима дальнѣйшая постепенная присылка туда подкрѣпленій, а потому въ концѣ еще 1903 года, имѣя въ виду поддержать равновѣсіе нашихъ морскихъ силъ на Дальнемъ Востокѣ, мы отправили туда подъ командой адмирала Виреніуса эскадру, въ составъ которой вошли: броненосецъ „Ослябя“ и крейсеры „Аврора“ и „Дмитрій Донской“. По свойствамъ судовъ эта эскадра была вполнѣ разношерстна и хорошія морскія качества одного судна парализовались недостатками другого. Такъ, напримѣръ, „Ослябя“ былъ новый броненосецъ въ 12.600 тоннъ водоизмѣщенія, „Аврора“—бронепалубный крейсеръ въ 6.700 тоннъ водоизмѣщенія, а „Дмитрій Донской“ хотя

и представлялъ собою бронированный крейсеръ, но это было старье, онъ былъ построенъ въ 1895 году, тихоходъ и имѣлъ весьма небольшое боевое значенiе. Къ этой эскадрѣ было придано еще и нѣсколько миноносцевъ. Событiя, совершавшiяся на Дальнемъ Востокѣ, слѣдовали съ большой быстротой и необходимость присутствiя нашего морского отряда въ Тихомъ океанѣ съ каждымъ днемъ дѣлалась все болѣе и болѣе очевидной. Между тѣмъ адмиралъ Виренiусъ, со свойственной нашимъ морякамъ медленностью, подвигался небольшими переходами крайне медленно и, кромѣ того, еще шелъ чрезвычайно невнимательно. Такимъ образомъ, онъ упустилъ и далъ пройти двумъ бронированнымъ крейсерамъ, купленнымъ Японiей въ Италiи, которые слѣдовали при помощи англiйскаго экипажа. Крейсера эти были „Ниссинъ“ и „Кассуга“, которые впослѣдствiи нанесли намъ не мало вреда въ боевыхъ столкновенiяхъ. Адмиралъ Виренiусъ объяснялъ свою медленность боязнью за „Дмитрiя Донского“ и миноносцевъ, которые не могли поспѣть за нимъ, но это нельзя признать за объясненiе, ибо кто же мѣшалъ ему оставить ихъ въ резервѣ, а самому съ „Ослябя“ и „Авророй“ двигаться быстрѣе впередъ. Наконецъ, 3-го февраля 1904 г. отрядъ этотъ прибылъ въ Джибути на сѣверо-восточномъ берегу Африки. Тѣмъ временемъ враждебныя дѣйствiя между нами и японцами уже начались, наша тихоокеанская эскадра понесла довольно значительныя потери въ видѣ поврежденiй трехъ большихъ судовъ перваго ранга, полученныхъ ими во время внезапной предательской минной атаки въ ночь на 27-е января въ Портъ-Артурѣ. Виренiусъ получилъ приказанiе вернуться въ Кронштадтъ, гдѣ его эскадра должна была послужить ядромъ 2-й тихоокеанской эскадры, посылка которой давно уже въ принципѣ была рѣшена. Отправленiе этой эскадры не допускало отсрочки, такъ какъ мы съ мѣста понесли нѣкоторое пораженiе и могли разсчитывать поправить дѣло введенiемъ новыхъ судовъ. Несмотря, однако, на настоятельную необходимость ускорить отправленiе 2-й тихоокеанской эскадры, въ организацiи и снаряженiи ея встрѣтились огромныя затрудненiя. Назначенныя въ составъ ея суда или были совсѣмъ не готовы, или устарѣли настолько, что совершенно не отвѣчали современнымъ требованiямъ отъ боевыхъ судовъ. Къ числу неготовыхъ судовъ принадлежали между прочимъ и четыре новыхъ броненосца, начатыхъ постройкой уже давно, но, вслѣдствiе присущей намъ медлительности въ судостроенiи, работы по постройкѣ не были еще приведены къ концу. Кромѣ этихъ броненосцевъ, мы располагали тремя броненосцами стараго типа, которые требовали большого ремонта, затѣмъ у насъ было еще нѣсколько старыхъ крейсеровъ и небольшое число контръ-миноносцевъ. Въ сущности говоря, у насъ было достаточное число военныхъ судовъ, но дѣло въ томъ, что они были разбросаны.

Наше общество совершенно не имѣло почти никакого понятiя о своемъ флотѣ, такъ какъ наше морское дѣло было секретомъ только для однихъ насъ, поэтому, чтобы дать понятiе о нашихъ морскихъ силахъ, приходится обращаться къ иностраннымъ источникамъ. Наканунѣ нашей войны съ Японiей въ американскомъ журналѣ появилась статья „Военные флоты Японiи и Россiи“ съ подробнымъ перечисленiемъ судовъ.

БРОНЕНОСЦЫ.

РОССІЯ.

Годъ.		Тоннъ.
1889	„Императоръ Николай I“ .	9.600
1891	„Наваринъ“	9.500
1893	„Ушаковъ“	4.100
1894	„Сисой Великій“	9.000
„	„Сенявинъ“	4.100
1895	„Апраксинъ“	4.100
„	„Полтава“	11.000
„	„Севастополь“	11.000
„	„Петропавловскъ“	11.000
1898	„Ослябя“	12.700
1899	„Пересвѣтъ“	12.700
1900	„Побѣда“	12.700
1901	„Ретвизанъ“	13.000
„	„Цесаревичъ“	13.000
„	„Бородино“	13.500
„	„Императоръ Александръ III“	13.500
1902	„Суворовъ“	13.500
„	„Орелъ“	13.500

Всего 18 броненосцевъ общимъ водоизмѣщеніемъ 191.500 тоннъ. Впрочемъ, изъ нихъ 3 брон. береговой обороны.

ЯПОНІЯ.

„Ченъ-Іенъ“, спущенный въ 1882 г. и взятый у китайцевъ.

Годъ.		Тоннъ.
1896	„Фужи“	12.400
„	„Яшима“	12.400
1898	„Шикишима“	15.000
1899	„Асахи“	15.000
1900	„Хатцузе“	15.000
1901	„Миказа“	15.000

Общее водоизмѣщеніе 92.000 тоннъ.

Итакъ, мы видимъ изъ приведенной таблицы, что подавляющая численность, не считая даже броненосцевъ береговой обороны, была на нашей сторонѣ.

БРОНЕНОСНЫЕ КРЕЙСЕРЫ.

РОССІЯ.

Годъ.		Тоннъ.
1882	„Владиміръ Мономахъ“ . .	5.600
1883	„Дмитрій Донской“	6.200
1885	„Нахимовъ“	8.500
1892	„Рюрикъ“	11.000
1896	„Россія“	12.000
1899	„Громобой“	12.300

ЯПОНІЯ.

Годъ.		Тоннъ.
1889	„Чійода“	2.400
1898	„Токива“	9.800
„	„Азама“	9.800
1899	„Адзума“	9.500

Россія. Годъ.		Тоннъ.	Японія. Годъ.		Тоннъ.
			„	„Идзумо“	9.800
			„	„Якумо“	9.800
1900	„Баянъ“	7.700	1900	„Ивате“	9.800
			1902	„Кассуга“	7.500
			1903	„Ниссинъ“	7.500

Всего 7 крейсеровъ съ общимъ водоизмѣщеніемъ 63.000 тоннъ.

Всего 9 крейсеровъ съ общимъ водоизмѣщеніемъ 75.900 тоннъ.

КРЕЙСЕРЫ БРОНЕПАЛУБНЫЕ.

Россія. Годъ.		Тоннъ.	Японія. Годъ.		Тоннъ.
			1883	„Идзуми“	3.000
			1885	„Нанива“	3.700
			„	„Такачихо“	3.700
			1889	„Идзукушима“	4.300
			1890	„Матсушима“	4.300
			1891	„Хашидате“	3.100
			1892	„Акицуцу“	3.100
			1895	„Сума“	2.700
1896	„Свѣтлана“	2.700			
			1897	„Акаши“	2.800
			1898	„Касаги“	4.700
			„	„Читозе“	4.700
1899	„Діана“	6.700			
„	„Варягъ“	6.500			
„	„Паллада“	6.700			
1900	„Аскольдъ“	5.200			
„	„Новикъ“	3.000			
„	„Аврора“	6.700			
1901	„Богатырь“	6.600			
„	„Баянъ“	3.200			
			1902	„Ніитака“	3.400
			„	„Цусима“	3.000
1903	„Жемчугъ“	3.000			
„	„Изумрудъ“	3.000			
„	„Олегъ“	6.600			

Всего 12 крейсеровъ съ общимъ водоизмѣщеніемъ 60.000 тоннъ.

Всего 14 крейсеровъ съ общимъ водоизмѣщеніемъ 51.000 тоннъ.

Хотя бронированныхъ крейсеровъ у насъ было и нѣсколько меньше, чѣмъ у нашего противника, но наши крейсеры вообще были лучше, они по большей части

принадлежали къ первому рангу, тогда какъ у японцевъ много было второго и третьяго ранговъ. Съ 1899 года мы приступили къ постройкѣ большого количества бронепалубныхъ крейсеровъ небольшого водоизмѣщенія, что можетъ быть объяснимо тѣмъ, что мы, готовясь къ войнѣ съ Японіей, хотѣли дать большое развитіе крейсерскимъ предпріятіямъ, для нанесенія наибольшаго вреда торговлѣ Японіи. Но, какъ только была рѣшена посылка 2-й тихоокеанской эскадры, послѣ этого намѣренія, всѣ сдѣланныя по этому приготовленія и распоряженія и даже ассигнованные кредиты пошли на смарку, произошла даже довольно смѣшная исторія съ пароходами Добровольнаго флота „Петербургъ" и „Смоленскъ". Съ самаго начала они были посланы для крейсерскихъ операцій и перехвата военной контрабанды и уже начали проявляться нѣкоторые результаты ихъ дѣятельности, но имъ пришлось возвратить захваченную ими добычу, а персоналу переносить всевозможныя оскорбленія и насмѣшки въ различныхъ портахъ, когда ихъ называли просто пиратами,—



Бивуакъ, офицерскія палатки у д. Удіафалъ.

а дѣло заключалось просто только въ томъ, что морское министерство и министерство иностранныхъ дѣлъ забыли оповѣстить иностранныя правительства, что суда эти зачислены въ военный флотъ.

Приведенная выше таблица показываетъ, что нашъ флотъ долженъ былъ быть значительно сильнѣе японскаго, что побѣда на морѣ должна была остаться за нами, но случилось наоборотъ. Послѣ войны, изъ 18 броненосцевъ у насъ остался только одинъ „Цесаревичъ". У японцевъ изъ семи потеряно только два—„Хатцузе" и „Яшима", но зато японцы пріобрѣли 8 нашихъ судовъ, общей водоизмѣстимостью 80.700 тоннъ. Эти суда были: „Орелъ", „Ретвизанъ", „Побѣда", „Пересвѣтъ", „Полтава", „Николай", „Апраксинъ" и „Сенявинъ".

Изъ числа бронированныхъ крейсеровъ, изъ семи у насъ осталось только два, тогда какъ у японцевъ ни потерь, ни пріобрѣтеній не было. Что же касается до бронепалубныхъ крейсеровъ, то изъ двѣнадцати у насъ осталось только шесть. Сколько потеряли японцы—неизвѣстно, но они пріобрѣли два нашихъ крейсера: „Палладу" и „Варяга".

Результаты цусимскаго боя поражающие: наши суда разстрѣляны, японскія же почти совсѣмъ не пострадали вслѣдствіе того, что наши снаряды не попадали во врага. Тутъ уже ни качество, ни конструкція нашихъ судовъ не при чемъ, такъ какъ вооруженіе нашихъ судовъ было плохое, тогда какъ японскія суда были вооружены новыми дальнобойными орудіями.

Поименованныя суда должны были раздѣлиться между тихоокеанскимъ, балтійскимъ и черноморскимъ флотами. Такимъ образомъ мы имѣли всевозможные флоты, и лишь не имѣли флота способнаго быть тамъ, гдѣ въ данное время это было необходимо.

Въ балтійскомъ флотѣ у насъ состояло 11 броненосцевъ береговой обороны и множество миноносцевъ, общая водоизмѣстимость которыхъ достигала 41.000 тоннъ, но ни одно изъ этихъ судовъ не въ состояніи было сдѣлать длинные переходы; въ особенности не годились наши миноносцы, водоизмѣстимость которыхъ въ отдѣльности не превышала 150 тоннъ, и это въ то время, когда самый маленькій миноносецъ въ Италіи имѣетъ 170 тоннъ водоизмѣщенія. Получалась довольно странная картина, что мы, которые имѣли вдвое болѣе миноносцевъ, чѣмъ Японія, въ дѣйствительности могли располагать только одиннадцатью истребителями, изъ которыхъ только 9 могли дойти до Тихаго океана.



Братскія могилы павшихъ воиновъ въ Инкоу русскихъ и японцевъ.

Огромныя работы, необходимыя для того, чтобы сдѣлать наши суда балтійской эскадры годными для совершенія колоссальнаго рейса, сильно задержали отправленіе ея, а Портъ-Артуръ былъ уже заблокированъ и съ суши и съ моря. Обстоятельства сложились такъ, что о поддержкѣ его съ суши нечего было и думать, можно было разсчитывать на поддержку съ моря, но, какъ это уже мы знаемъ, Портъ-Артуръ напрасно ожидалъ ее.

Первая задача, представлявшаяся адмиралу Рожественскому, заключалась въ томъ, чтобы изъ Балтійскаго моря провести въ Тихій океанъ флотъ, состоящій въ главной массѣ изъ судовъ малаго водоизмѣщенія и слабыхъ по своему раіону дѣйствій. Если принять во вниманіе, что адмиралъ Рожественскій на пути въ 12.000 миль (22.000 верстъ) не имѣлъ ни одной операціонной базы, ни одного порта, гдѣ бы онъ могъ отстаиваться для починки различныхъ поврежденій, неизбѣжныхъ при столь далекомъ плаваніи, ни одного пункта, откуда онъ могъ бы пополнять необходимые жизненные запасы, то задача становится выдающейся по своей трудности. Вездѣ Рожественскій ожидалъ встрѣтить или враждебность, или боязнь нарушенія

нейтралитета. При своемъ движенiи онъ долженъ былъ сообразоваться съ движенiемъ большого количества своихъ вспомогательныхъ судовъ, которыя должны были доставлять ему всѣ предметы первой необходимости, начиная съ угля и кончая продовольственными и боевыми припасами. Многоразличныя починки должны были производиться въ открытомъ морѣ, тогда какъ пользоваться попутными портами мы не могли въ силу нейтралитета. При такихъ условiяхъ задача становилась небывалой, сверхчеловѣческой и первый разъ встрѣчающейся въ мiровой исторiи.

Несмотря на всѣ трудности подготовки, происходящiя отъ полной непригодности нашего морского министерства въ полномъ его составѣ, 2-я тихоокеанская эскадра 1-го октября 1904 года, наконецъ, вышла съ кронштадтскаго рейда. Что же такое въ дѣйствительности представляла изъ себя эта россiйская, якобы непобѣдимая „армада“ и какими качествами обладала она, чтобы можно было разсчитывать на какой бы то ни было успѣхъ предпринятаго отчаяннаго рѣшенiя? По числу вымпеловъ наша 2-я тихоокеанская эскадра превосходила эскадру Того. Но каковы были качества этихъ судовъ и насколько мы могли использовать ихъ должнымъ образомъ—было неизвѣстно. Боевыя качества нашихъ судовъ были настолько неудовлетворительны, что въ современномъ эскадренномъ бою они были заранѣе обречены на вѣрную гибель. Мы не будемъ говорить здѣсь о томъ старьѣ, которое было послано въ составъ 2-й тихоокеанской эскадры, которое имѣло слабую артиллерiю и не было защищено броней. Сами японцы въ бою не останавливали на немъ своего вниманiя и не тратили на него много снарядовъ. Надо имѣть въ виду здѣсь тѣ новые броненосцы и крейсеры, которые мы, наконецъ, съ грѣхомъ пополамъ окончили и которые въ дѣйствительности оказались настолько неудовлетворительными въ бою съ непрiятелемъ, что часть ихъ погибла, а „Сенявинъ“ и „Апраксинъ“, весьма мало поврежденные, попали въ плѣнъ съ цѣлыми трубами и мачтами.

Между прочимъ, наша общая неподготовленность была причиной того, что балтiйско-цусимская эскадра наша была отправлена не вся сразу, а въ три прiема: сначала двинулись главныя силы подъ начальствомъ адмирала Рожественскаго, за ними пошелъ отрядъ адмирала Добротворскаго и, наконецъ, въ послѣднюю очередь двинулся отрядъ адмирала Небогатова. Эта послѣдняя эскадра, впрочемъ, была совершенно безполезна. Составленная изъ старья, выбраннаго изъ числа броненосцевъ береговой обороны, она не имѣла никакого боевого значенiя. Водоизмѣщенiе этихъ броненосцевъ было отъ 4.100—9.600 тоннъ, артиллерiя ихъ была слабая, броня уходила на четыре, пять футовъ ниже ватерлинiи, машины были настолько изношены, что не могли давать болѣе 12 узловъ ходу, да и личный составъ эскадры былъ, что называется, съ бору и съ сосенки. Несмотря, однако, на все это, эскадра адмирала Небогатова сдѣлала въ походѣ больше, чѣмъ отъ нея можно было ожидать. До соединенiя съ эскадрой Рожественскаго она сдѣлала путь скорѣе, чѣмъ остальныя, а именно въ 39 дней, пришла въ хорошемъ видѣ, по дорогѣ научилась ночью ходить безъ огней, благодаря чему въ цусимскомъ бою очень мало пострадала отъ минныхъ атакъ. Все дерево съ судовъ, вопреки даже приказанiямъ адмирала Роже-

ственскаго, было выброшено и суда Небогатова не горѣли такъ, какъ костры, подобно другимъ судамъ нашей 2-й тихоокеанской эскадры. Въ бою цусимская эскадра была подраздѣлена на три отряда, подъ начальствомъ: Рожественскаго, Фелькерзама и Небогатова. Въ составъ перваго входили четыре однотипныхъ броненосца: „Бородино“, „Императоръ Александръ III-й“, „Фельдмаршалъ Суворовъ“ и „Орелъ“. Они обладали скоростью 16—18 узловъ и броня защищала весь корпусъ судна, орудія на всѣхъ были новыя и водоизмѣщеніе было 13.500 тоннъ, лишь на „Бородино“ машины оказались не вполнѣ надежными. Во 2-й отрядъ — адмирала Фелькерзама—входили суда разнообразныхъ типовъ: броненосецъ „Ослябя“, построенный въ 1898 году, съ водоизмѣщеніемъ въ 13.000 тоннъ, на немъ было четыре 10-дюймовыхъ орудія и 11 скорострѣльныхъ 8-дюймовыхъ пушекъ, но онъ имѣлъ слабыя машины и бронировка его была не полная и слабая; эскадренный броненосецъ „Сисой Великій“ былъ построенъ въ 1894 году, съ водоизмѣщеніемъ въ 10.400 тоннъ, онъ имѣлъ скорость не болѣе какъ 12—14 узловъ, при чемъ лучше было бы его совсѣмъ не брать въ походъ или бросить въ какомъ-нибудь нейтральномъ порту, а не вести на вѣрную жертву непріятелю; затѣмъ слѣдовалъ эскадренный броненосецъ „Наваринъ“, еще болѣе старой постройки, 1891 года, водоизмѣщеніе было 9.500 тоннъ, артиллерія старая и скорость около 13 узловъ, кромѣ того, у него были весьма низкіе борта и очень плохіе котлы. Наконецъ, слѣдовалъ броненосецъ „Адмиралъ Нахимовъ“, самый старый изъ всѣхъ, постройки 1885 года, онъ имѣлъ старую артиллерію и слабую броню, ходъ 14 узловъ. Въ третьемъ отрядѣ—адмирала Небогатова, дѣло обстояло еще хуже, тамъ былъ самый разношерстный сбродъ судовъ. Однако, несмотря на такую разношерстность, адмиралъ Рожественскій заставилъ всѣ эти суда дѣйствовать вмѣстѣ, при чемъ получилось, что суда съ большимъ ходомъ не могли использовать своего превосходства и должны были сообразоваться съ тихоходами, что сильно затрудняло маневрированіе въ бою и совершенно не годилось въ борьбѣ съ однородной по своему составу эскадрой адмирала Того. Кромѣ этихъ, только что указанныхъ неудобствъ, 2-я тихоокеанская эскадра была еще обременена значительнымъ числомъ транспортовъ. Хотя, вступая въ бой, адмиралъ Рожественскій и отослалъ часть ихъ въ Сайгонъ, а часть въ Шанхай, но все-таки всѣхъ пошло около 6 транспортовъ, нагруженныхъ главнымъ образомъ углемъ. И, что всего страннѣе, они были нагружены такими предметами, которые могли бы понадобиться только во Владивостокѣ, но по непонятному недоразумѣнію мы ихъ погрузили на транспорты, обременяющіе нашу и безъ того перегруженную эскадру, вмѣсто того, чтобы везти ихъ прямо по желѣзной дорогѣ. Транспорты эти, не принеся никакой пользы въ бою, причинили только одинъ вредъ,



Лавочки у желѣзнодорожной станціи.

отвлекая наши боевые крейсеры для своего прикрытія, сами они не были способны къ маневрированію. Между прочимъ, въ Петербургѣ придавали имъ почему-то особенно важное значеніе. Въ докладной запискѣ командующаго флотомъ назначеніе транспортовъ характеризовалось слѣдующимъ образомъ *): „послѣ боя транспорты принимаютъ раненыхъ, буксируютъ поврежденныя суда и т. п.". Для сего, конечно, прежде всего необходимо было, чтобы транспорты остались цѣлыми и совсѣмъ не поврежденными, что, конечно, не отъ насъ зависѣло; кромѣ того, чтобы транспорты могли исполнить возлагаемыя надежды, необходимо было имѣть на нихъ опытный и вполнѣ пригодный для этого личный персоналъ, чего въ дѣйствительности совсѣмъ не было. Изъ семи, взятыхъ съ собой въ бой, транспортовъ только часть спаслась, дѣйствуя по собственной инищіативѣ, одинъ же транспортъ, а именно „Уралъ", былъ покинутъ своимъ начальствомъ и командой и, продержавшись на водѣ до самаго вечера, былъ потопленъ нашими собственными выстрѣлами, чтобы онъ не попалъ въ руки непріятеля. Что же такое представлялъ собою нашъ противникъ, въ особенности по сравненію съ нами? Во-первыхъ, начальствующій персоналъ флота у японцевъ былъ болѣе сплоченъ и однороденъ, адмиралъ Того одиннадцать лѣтъ командовалъ эскадрой, а 12 другихъ японскихъ адмираловъ, командовавшихъ въ цусимскомъ бою отрядами и судами, всѣ были его учениками,—они отлично знали своего начальника, знали его взгляды и были посвящены во всѣ его планы, и всѣ были одинаково хорошо подготовлены, кромѣ того, еще въ мирное время они привыкли маневрировать въ составѣ эскадры, что давало имъ въ бою большое преимущество передъ нами; у насъ же ни до, ни послѣ Цусимы никакихъ эскадръ не было, маневрировать въ общемъ строю мы не умѣли, наша эскадра была составлена непосредственно передъ боемъ и эскадренныхъ ученій не производилось,—одно изъ такихъ ученій было произведено наканунѣ боя и въ результатѣ только еще болѣе утомило и безъ того измученную продолжительнымъ походомъ команду. Всѣ прочія данныя были на сторонѣ японцевъ: они имѣли преимущество въ скорости хода, въ однородности своихъ судовъ, а главное, японцы сохранили свои силы совершенно свѣжими, они находились у себя дома, полными хозяевами моря и среди своихъ портовъ, откуда всегда могли имѣть все необходимое; мы, сдѣлавъ такой колоссальный переходъ, безъ возможности опереться на какой бы то ни было портъ, только обносились и не имѣли возможности исправить свои дефекты. Суда наши, во время продолжительной стоянки въ открытомъ морѣ подъ тропиками, сильно обросли ракушками и водорослями, счистить которыя не представлялось возможности; что же касается до нравственнаго состоянія команды, то, вслѣдствіе постояннаго ожиданія минныхъ атакъ, настроеніе судовыхъ командъ было крайне надерганное. Такимъ образомъ мы видимъ, что все такъ неблагопріятно для насъ складывалось, въ особенности по сравненію съ японцами, что побѣда склонялась заранѣе на сторону противника. Да о побѣдѣ, за исключеніемъ развѣ только очень зеленой молодежи, никто и не думалъ, не вѣрилъ въ побѣду и самъ адмиралъ Рожественскій,

*) „Путь къ Цусимѣ". П. К. Худяковъ, изд. 1908 г.

который теперь скорѣе разсчитывалъ, какъ бы намъ удалось хоть какъ-нибудь проскочить во Владивостокъ. Но разъ онъ пришелъ къ такому рѣшенію, то, казалось бы, надо было эту операцію хорошо обдумать, разсчитать; но, какъ мы увидимъ ниже, этого не было сдѣлано. Для успѣха этой послѣдней задачи прежде всего надо было какъ можно болѣе облегчить нашу грузную эскадру, отбросивъ или даже пожертвовавъ всѣмъ, въ чемъ не было настоятельной надобности, надо было принять всѣ мѣры къ увеличенію скорости хода, надо было, наконецъ, удалить всѣхъ тихоходовъ и разный старый хламъ въ видѣ старыхъ броненосцевъ береговой обороны съ плохими машинами и съ негодной артиллеріей, которыхъ безъ ущерба дѣлу можно было поразсовать по разнымъ нейтральнымъ портамъ, надо было бросить транспорты, которые совсѣмъ не были нужны, и, кромѣ того, надо было умѣть искусно маневрировать. Попробуемъ ознакомиться поближе, насколько мы были подготовлены въ этомъ отношеніи. Въ первый же день похода миноносецъ „Буйный“ поранилъ „Ослябя“ и самъ попортилъ себѣ минный аппаратъ и получилъ пробоину. На Мадагаскарѣ во время маневрированія броненосцы „Бородино“ и „Александръ III“ два раза чуть было не столкнулись и тамъ броненосецъ „Бородино“ потаранилъ транспортъ „Кубань“. Затѣмъ въ бухтѣ Камринъ ночью наши два миноносца были отправлены осматривать шедшій мимо какой-то чужой пароходъ, съ „Суворова“ вздумали помогать имъ свѣтомъ прожекторовъ, и при томъ такъ усердно имъ свѣтили, что они были совсѣмъ ослѣплены, и миноносцы, имѣя ходъ до 20 узловъ, замѣтили другъ друга только въ нѣсколькихъ саженяхъ; сдѣлать что-либо было уже поздно, и миноносецъ „Блестящій“ распоролъ бортъ миноносцу „Безупречный“ и попортилъ ему руль. Аваріи получились настолько серьезныя, что, по заявленію штаба, на исправленіе ихъ потребовалось около двухъ недѣль времени.



Бѣгство китайцевъ за нашими войсками.

Чтобы проскочить до Владивостока, надо было обладать хорошимъ ходомъ — мы же до Мадагаскара, когда суда еще не обросли ракушками, могли развивать не больше 10 узловъ, а послѣ Мадагаскара эскадренная скорость иногда спускалась до 5 узловъ. Вообще на быстроту нашего движенія имѣли большое вліяніе различные наши дефекты; постоянныя поломки въ машинахъ сильно задерживали движеніе эскадры. На пути отъ Мадагаскара мы изъ-за этого должны были останавливаться 112 разъ. Въ бою превосходство японцевъ въ ходѣ дало себя знать весьма чувствительно. Тогда, когда мы во время боя могли развивать среднюю эскадренную скорость отъ 9—10 узловъ, японцы имѣли отъ 15—16, т. е. въ полтора раза болѣе, поэтому мы вынуждены были удовлетворяться только тѣми позиціями, которыя хотѣлъ предоставить намъ противникъ. Мы не имѣли ни свободы, ни гибкости въ нашихъ передвиженіяхъ и не могли удачно парировать удары, наносимые намъ

непріятелемъ. Въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ намъ удавалось развивать скорость даже до 12 узловъ, но это служило намъ скорѣе во вредъ. Въ брошюрѣ А. Затертаго, подъ заглавіемъ „Безумцы и безплодныя жертвы“, между прочимъ, разсказывается, что вечеромъ 14-го мая броненосецъ „Николай I-й“ уходилъ на сѣверъ со скоростью 12 узловъ, при чемъ „Нахимовъ“, „Сисой Великій“, „Владиміръ Мономахъ“ и „Наваринъ“ отъ него отстали, такъ что потеряли его изъ виду и были потоплены японцами. Отсталъ также отъ него и броненосецъ „Орелъ“, у котораго были перебиты всѣ прожекторы, и никто не зналъ, куда идти, достали



Спѣшенные драгуны при защитѣ деревни.

карты, но орьентироваться по нимъ никто не могъ; старшій офицеръ на чистоту сознался, что онъ въ нихъ ничего не смыслитъ, остальные офицеры отлынивали, а командиръ и штурманъ были переранены; рѣшили идти наобумъ и, благодаря счастливой случайности, наконецъ, „Орелъ“ открылъ „Николая I-го“. Передъ этимъ произошелъ еще эпизодъ: „Орелъ“ сначала наткнулся на крейсеръ „Изумрудъ“, который принялъ за непріятельское судно и открылъ по немъ огонь, по счастью, неумѣніе наше стрѣлять было причиной, что происшествіе окончилось благополучно.

Конструкція нашихъ броненосцевъ была такова, что они гибли не отъ дѣйствія непріятельскихъ минъ, но, чего менѣе всего ожидали, отъ огня непріятельской артиллеріи. Лучшіе наши броненосцы, построенные у насъ дома, по типу „Цесаревича“, да еще, какъ увѣряло морское министерство, „по улучшенному“, загорѣлись въ теченіе перваго же часа боя и затѣмъ въ тотъ же день къ вечеру затонули. Обращаетъ на себя вниманіе, что эти броненосцы пошли ко дну съ неповрежденными машинами и котлами и съ артиллеріей, продолжавшей стрѣлять до послѣдней минуты, они просто не могли держаться на водѣ, потерявъ свою плавучесть. Виновата тутъ была неумѣлость ихъ постройки, что въ морскомъ министерствѣ мягко было названо „перегрузкой ихъ“. Эта „перегрузка“, вызываемая насущными жизнен-

ными потребностями корабля, не была достаточно разсчитана и была причиной того, что броненосецъ садился въ воду гораздо глубже, чѣмъ это по прочимъ даннымъ проекта разсчитывали. Вслѣдствіе этой излишней осадки броневой поясъ уходилъ въ воду и выстрѣламъ непріятеля подставлялась верхняя незащищенная часть судна, весьма мало поднимавшаяся надъ ватерлиніей, и вода въ огромномъ количествѣ проникала внутрь судна черезъ большія пробоины, продѣланныя непріятельскими снарядами, и заливала судно. Эта вода, проникавшая извнѣ, въ свою очередь увеличивала перегрузку корабля, при чемъ, имѣя внутри судна свободную поверхность, она дѣлала эту перегрузку однобокой и влекла за собою перевертываніе судна кверху килемъ. Приливъ воды былъ такъ великъ, что никакое выкачиваніе не помогало, къ тому же, послѣднему много мѣшали пожары, затруднявшіе сообщеніе между различными частями судна. Броненосецъ „Суворовъ" имѣлъ естественную перегрузку въ 1.500 тоннъ или въ 93.000 пудовъ, поэтому онъ сѣлъ значительно глубже, чѣмъ было разсчитано, вся броня оказалась подъ водою и корабль обратился въ небронированный. Эта же перегрузка на броненосцѣ „Орелъ" повлекла за собой то, что 6-дюймовыя орудія черпали воду, а въ люки 3-дюймовыхъ пушекъ, необходимыхъ при отраженіи минныхъ атакъ, даже при небольшой волнѣ попадала вода и они заливались такъ, что приходилось ихъ закрывать наглухо. Эта, такъ называемая врожденная перегрузка не составляла секрета и объ ней знали; знало ее также и морское министерство, но никакихъ мѣръ для парализованія этого вреднаго явленія не принималось. Наоборотъ, къ этой, такъ сказать, природной перегрузкѣ прибавлялась другая, всецѣло зависѣвшая отъ начальства. Передъ самымъ боемъ адмиралъ Рожественскій приказалъ судамъ принять на свой бортъ добавочные запасы угля, съ такимъ расчетомъ, чтобы его хватило на 3.000 миль плаванія. Это увеличило тяжесть на 20%. Имъ заполнены были не только угольныя ямы, но онъ наполнялъ всѣ свободныя площадки, жилыя помѣщенія, кочегарни, батареи, даже офицерскія помѣщенія. Это еще болѣе погрузило суда въ воду, минные аппараты очутились значительно ниже ватерлиніи, такъ что изъ нихъ нельзя было стрѣлять. Трудно понять, зачѣмъ понадобилось такое количество угля, разъ цѣлью движенія была поставлена задача проскочить во Владивостокъ, до котораго было не болѣе 1.000 миль. Тутъ скорѣе надо было принять всѣ мѣры къ тому, чтобы по возможности облегчить корабли, а между тѣмъ они были обременены массой такихъ запасовъ, безъ которыхъ легко можно было обойтись и которые могли понадобиться лишь во Владивостокѣ. Между разными запасами были на судахъ и предметы легко воспламеняющіеся, которые послужили къ возникновенію на судахъ пожаровъ, поселявшихъ среди команды суматоху и сильно затруднявшихъ стрѣльбу. Рожественскій былъ почему то убѣжденъ, что японцы не осмѣлятся напасть на столь сильную, какъ его, эскадру, это убѣжденіе и послужило къ тому, что не только всѣ запасы были оставлены на корабляхъ, но даже съ нихъ не было убрано дерево, котораго было много въ видѣ разныхъ деревянныхъ переборокъ, отдѣлки адмиральскихъ каютъ, мебели и проч. Многіе изъ командировъ судовъ обращали на

этотъ вопросъ вниманіе адмирала, прося разрѣшенія побросать все дерево за бортъ, но онъ рѣшительно воспротивился этому. Это привело къ тому, что, собственно, нашъ флотъ былъ сожженъ японцами. Пожары также косвенно способствовали перевертыванію нашихъ судовъ. Способствуя увеличенію и безъ того большой перегрузки, заставляя вливать для своего тушенія лишнюю воду, пожары, кромѣ того, отрывали вниманіе команды и трудно было слѣдить за распредѣленіемъ тяжести на суднѣ. Нѣкоторые изъ нашихъ броненосцевъ имѣли прирожденный кренъ еще при выходѣ съ кронштадтскаго рейда. Такъ, напримѣръ, броненосецъ „Бородино“ при положеніи руля на бортъ давалъ кренъ отъ 7—8 градусовъ, а броненосецъ „Суворовъ“ на ходу, отъ вліянія вѣтра, кренился до 3-хъ градусовъ,



Кумирня.

и иногда подъ такимъ креномъ шелъ цѣлыя сутки. „Суворовъ“ въ бою 14-го мая затонулъ правымъ бортомъ кверху, а броненосцы „Бородино“, „Ослябя“ и „Александръ III-й“, прежде чѣмъ затонуть, перевернулись. Только потомъ уяснили себѣ причины этого ужаснаго явленія. Дѣло въ томъ, что каждый изъ послѣднихъ трехъ броненосцевъ имѣлъ перегрузку около 115.000 пудовъ, да, кромѣ того, ихъ шлюпки, вѣсившія до 60.000 пудовъ, помѣщались на 40 футовъ выше ватерлиніи; все это не могло не вліять на измѣненіе центра тяжести корабля. На это же измѣненіе положенія центра тяжести вліяли еще и другія причины, какъ, напримѣръ, расходъ угля и снарядовъ, достигавшій до 100.000 пудовъ, каковые брались изъ нижнихъ помѣщеній; наконецъ, большое вліяніе оказывало тушеніе пожаровъ, на которое тратилось очень много изъ пожарныхъ рукавовъ,—эта вода, стекая, собиралась въ батарейной палубѣ. Если къ этому прибавить тяжесть воды, вливавшейся

въ огромныя пробоины, дѣлаемыя японскими снарядами, внутрь судна, то перевертываніе броненосцевъ становится понятнымъ. Броненосецъ „Ослябя“ послѣ 2-го попавшаго въ него 12-дюймоваго снаряда, около ватерлиніи, который сдѣлалъ колоссальную пробоину въ бронѣ, первый опрокинулся и пошелъ ко дну. Подобные случаи, впрочемъ, не могутъ быть разсматриваемы какъ несчастіе, ихъ скорѣе надо признать прямымъ послѣдствіемъ недостатковъ конструкціи и невнимательности постройки. Сравнивая наши суда 2-й тихоокеанской эскадры и портъ-артурскую эскадру въ бою 28 іюля, мы видимъ, что послѣдняя отъ артиллерійскаго огня не потеряла ни одного судна. Броненосецъ „Ретвизанъ“, получившій большую подводную пробоину и имѣя въ себѣ 30.000 пудовъ воды, не пошелъ ко дну, а наоборотъ, когда надо было дать оправиться пораженному „Цесаревичу“, онъ дѣятельно его защищалъ, да и самъ „Цесаревичъ“, имѣвшій очень крупныя поврежденія, не пошелъ ко дну, а имѣлъ еще силы добраться самостоятельно до пристани въ Кіао-Чао, гдѣ



Парадъ во Владивостокѣ.

и разоружился. Это были настоящіе броненосцы, построенные за границей, а не цусимскіе, построенные на нашихъ заводахъ и нашимъ морскимъ министерствомъ. Въ какой мѣрѣ гибель нашихъ броненосцевъ во время цусимскаго боя находилась въ зависимости отъ ихъ неумѣлой постройки и нерасчетливой перегрузки, усматривается изъ докладной записки корабельнаго инженера Матросова, приведенной въ выдержкѣ въ сочиненіи профессора П. К. Худякова „Путь къ Цусимѣ“: „Плавучесть судна зависитъ отъ внѣшнихъ обводовъ его корпуса и отъ нагрузки. Внѣшніе обводы судна не могутъ быть измѣнены безъ капитальной ломки всего сооруженія. Нагрузка же судна нерѣдко измѣняется сравнительно съ первоначальнымъ грузомъ, напримѣръ вслѣдствіе различныхъ новыхъ требованій и усовершенствованій, которыя желаютъ провести въ техническомъ устройствѣ корабля послѣ его закладки.

„Подобной участи, т. е. измѣненію первоначальной нагрузки, броненосцы типа „Бородино“ подвергались нѣсколько разъ.

„По первоначальному проекту, „Бородино“ при полномъ запасѣ топлива долженъ былъ имѣть 13.940 тоннъ водоизмѣщенія и его такъ-называемая метацентрическая высота, эта основная мѣра остойчивости судна, ожидалась около 4 футъ.

„Но во время постройки, по особымъ требованіямъ, послѣдовалъ рядъ измѣненій первоначальнаго проекта.

„Въ 1903 году съ броненосцемъ „Александръ III-й“, однотипнымъ съ „Бородино“, были произведены испытанія и было опредѣлено, что при полномъ запасѣ топлива водоизмѣщеніе судна будетъ равно 14.500 тоннамъ, а его метацентрическая высота будетъ 3,88 фута.



Улица въ Мацуямѣ.

„Эта высота являлась нѣсколько большей, по сравненію съ таковою же у броненосцевъ въ иностранныхъ флотахъ, т. е. остойчивость нашихъ броненосцевъ обезпечивалась вполнѣ удовлетворительно, если бы только дальнѣйшее использованіе ихъ было вполнѣ разумнымъ.

„Но сборы нашей эскадры на Дальній Востокъ, происходившіе при совершенно необычныхъ условіяхъ похода безъ промежуточныхъ базъ, вызвали новую нагрузку броненосцевъ.

„Находившіеся въ распоряженіи адмирала Рожественскаго броненосцы грузились имъ всевозможными запасами внѣ всякихъ нормъ.

„Эта необычная нагрузка сильно безпокоила морской техническій комитетъ, который возбуждалъ передъ морскимъ министерствомъ неоднократныя ходатайства объ опредѣленіи положенія центра тяжести броненосцевъ съ ихъ новой нагрузкой путемъ

непосредственнаго опыта. Эти просьбы комитета не были удовлетворены и адмиралъ Рожественскій ни разу не удостоилъ ихъ даже отвѣтомъ.

„Только благодаря особой настойчивости, которую проявила инспекція кораблестроенія, было получено отъ Рожественскаго разрѣшеніе произвести въ Ревелѣ испытанія башенныхъ установокъ при кренѣ судна въ 8 градусовъ. При этихъ опытахъ случайно удалось получить данныя о положеніи центра тяжести судна. Водоизмѣщеніе броненосцевъ типа „Бородино“ равно 15.275 тоннамъ, а метацентрическая высота была уже только 2,5 фута.

„Морской техническій комитетъ, находя высоту эту слишкомъ малой, сдѣлалъ докладъ управляющему морскимъ министерствомъ и съ своей стороны рекомендовалъ принять для этихъ броненосцевъ рядъ мѣръ предосторожности. Между прочимъ рекомендовалось не только не принимать новыхъ запасовъ, но выгрузить на транспорты возможно большую часть и тѣхъ запасовъ, которые уже погружены были на броненосцы и которые не составляли ихъ нормальной нагрузки; затѣмъ рекомендовалось не держать въ трюмѣ жидкихъ грузовъ, способныхъ переливаться“.

Несмотря, однако, на всю необходимость этихъ мѣръ, онѣ, очевидно, плохо понимались лицами, стоящими во главѣ министерства, и ограничились только тѣмъ, что адмиралу Рожественскому была послана инструкція, а этотъ послѣдній руководствовался только тѣмъ, чего хотѣлъ.

„По полученіи этой инструкціи Рожественскій донесъ съ Мадагаскара, что, не взирая на предостереженія морского техническаго комитета, онъ принялъ на броненосцы запасъ угля въ 2.200 тоннъ (вмѣсто 787 нормальнаго запаса), засыпавши углемъ батареи трехъ-дюймовыхъ орудій, помѣщенія минныхъ аппаратовъ и верхнюю палубу каютъ“...

Только у насъ, при равнодушіи нашихъ высшихъ чиновниковъ къ такому непониманію полной непреложности законовъ природы, могущему подвергать опасности жизнь людей и цѣнное имущество въ видѣ кораблей, это могло пройти безнаказанно. Адмиралъ Рожественскій, впрочемъ, въ дѣлѣ перегрузки своихъ судовъ пошелъ еще дальше и продолжалъ съ непонятнымъ упорствомъ предъявлять судамъ все новыя и новыя требованія: „На сигналъ „Сисоя Великаго“, что онъ не можетъ принять угля, не рискуя перевернуться, упрямый и неумолимый, въ подобныхъ случаяхъ, Рожественскій отвѣчалъ сигналомъ, что лучше перевернуться съ углемъ, чѣмъ безъ угля“. Далѣе, видимо желая глумиться надъ предостереженіями техническаго комитета, адмиралъ распорядился, чтобы на всѣ броненосцы типа „Бородино“ было принято по 400 тоннъ угля.

Надо удивляться только тому, какъ наше морское министерство рѣшилось довѣрить такую громадную эскадру лицу, обнаружившему такое отсутствіе серьезной технической подготовки и такое упрямство, которое уже приближалось къ самодурству. Такимъ образомъ, упрямство адмирала Рожественскаго пересилило все и всѣхъ и большая доля вины за гибель нашего флота подъ Цусимой должна пасть на адмирала Рожественскаго. Онъ былъ виноватъ въ томъ, что наши броненосцы „Уша-

ковъ“, „Сенявинъ“, „Апраксинъ“ и „Нахимовъ“ не могли стрѣлять, ибо при сильной волнѣ, бывшей 14-го мая, даже башенныя орудія этихъ броненосцевъ заливались водой, вслѣдствіе того, что броненосцы отъ перегрузки очень низко поднимались надъ водою. Изъ недостатковъ, происходящихъ отъ дѣятельности нашего морского министерства, оказавшихъ вліяніе какъ въ походѣ, такъ и впослѣдствіи во время самаго боя, по мнѣнію спеціалистовъ, можно указать на плохія машины на броненосцѣ „Бородино“, онѣ сразу же оказались слабы и вмѣсто контрактной скорости въ 18 узловъ на пробѣ дали только 15, однако машины эти, за недостаткомъ времени на передѣлку, были приняты. Во время похода онѣ постоянно портились и починка ихъ сильно замедляла движеніе эскадры. На „Орлѣ“ оказались негодными мѣдныя трубы, соединяющія котлы съ магистралью; изъ 20 трубъ 6 взорвались во время похода, но, по счастливой случайности, дѣло обошлось безъ человѣческихъ жертвъ. Особенно были плохи электрическія передачи. Недоброкачественность машинъ давала себя сильно чувствовать во время похода, на многихъ судахъ часто встрѣчались неисправности въ руляхъ; этимъ особенно отличались броненосецъ „Орелъ“ и крейсера „Изумрудъ“ и „Жемчугъ“. Много машинныхъ аварій имѣли мѣсто на разныхъ судахъ эскадры. Совершонный походъ, конечно, не улучшилъ дѣло, а напротивъ, за продолжительный переходъ машины сильно поизносились, и потому во время боя нельзя было держать должнаго давленія паровъ, что значительно уменьшало скорость хода. Такимъ образомъ, мы видимъ, насколько ненадежна была та часть нашей цусимской эскадры, которая была выстроена нашимъ морскимъ министерствомъ. Но не лучше и съ судами, пріобрѣтенными за границей. Большею частью это были океанскіе пароходы, купленные нами изъ старья Гамбургской компаніи. Они имѣли превосходныя пассажирскія помѣщенія, устроенныя со всевозможною роскошью, которая, конечно, намъ была не нужна. Ихъ приходилось передѣлывать, и при передѣлкѣ часть этой роскоши была раскрадена, часть же была передана на храненіе въ береговые склады. Эти суда не принесли особой пользы въ походѣ и уже совершенно не годились въ бою, являясь только лишней обузой. Ихъ даже избѣгали употреблять на серьезныя рекогносцировки. Расшатанныя, старыя машины ихъ пожирали массу топлива, а держась по-



Переѣздъ на другой берегъ Байкала.

стоянно очень близко отъ эскадры, они не могли доставлять намъ хорошихъ свѣдѣній. Посланный на встрѣчу эскадрѣ Небогатова крейсеръ „Днѣпръ“ встрѣтилъ ее, но, увидавъ ея огни, принялъ за непріятеля и, убоявшись, повернулъ назадъ, не исполнивъ порученія. Крейсеръ „Уралъ“ совсѣмъ не посылали на развѣдки, такъ какъ командиръ его открыто заявлялъ и мечталъ о разоруженіи. Не обошлось дѣло и безъ недобросовѣстности: разсказываютъ, что нѣкій графъ Строгановъ пожертвовалъ одинъ милліонъ рублей на пріобрѣтеніе быстроходнаго развѣдчика, на эти деньги морское министерство купило старую нѣмецкую рухлядь, пароходъ „Ланъ“, который за негодностью несъ береговую службу. Его подкрасили, подновили, къ стыду нашему назвали „Русью“ и отправили вмѣстѣ со всѣми въ походъ, но уже у Скагена сдѣлалось извѣстнымъ, что пароходъ этотъ идти не можетъ, и его пришлось вернуть обратно. Итальянское правительство предлагало намъ два хорошихъ бронированныхъ крейсера, но морское министерство отклонило эту покупку и они были проданы японцамъ, у которыхъ, подъ названіями „Ниссинъ“ и „Кассуга“, наносили намъ много вреда. Такова была наша пресловутая непобѣдимая „армада“, посредствомъ которой мы разсчитывали возстановить наше военное счастье на Дальнемъ Востокѣ. Положеніе наше становится еще хуже, если обратиться къ сравненію артиллерійскаго вооруженія обѣихъ сторонъ. Въ числѣ большихъ дальнобойныхъ орудій перевѣсъ былъ на нашей сторонѣ, тогда какъ общее число орудій у японцевъ было больше, а именно: у насъ 91, у японцевъ 179,—но кажущійся у насъ перевѣсъ въ числѣ орудій большого калибра далеко еще не служилъ къ обезпеченію успѣха дѣла. Въ бою главную роль играетъ качество орудій и снарядовъ къ нимъ, установка пушекъ на корабляхъ и умѣніе пользоваться ими для той цѣли, для которой они предназначены. Мы начали обзаводиться новой артиллеріей съ 1894 года и къ моменту начала войны далеко не всѣ наши суда получили современныя пушки. На „Николаѣ 1-мъ“, „Наваринѣ“ и „Нахимовѣ“ остались старыя пушки, уступавшія новымъ какъ въ дальнобойности, въ скорострѣльности, такъ и въ живой силѣ снаряда. Въ виду, вообще, перегрузки нашихъ судовъ, съ которой мы никакъ не могли справиться, мы старались выработать болѣе легкіе типы орудій и получили вслѣдствіе этого болѣе слабыя орудія, которыя въ особенности на дальнихъ разстояніяхъ имѣли слабую пробивную силу; впрочемъ, мы не особенно думали объ этомъ послѣднемъ обстоятельствѣ, такъ какъ почему-то считали, что бой не будетъ происходить на разстояніяхъ, превышающихъ 5 верстъ, да и кромѣ того, если бы кто-нибудь и сказалъ бы тогда, что корабли во время боя могутъ гибнуть отъ артиллерійскаго огня, съ цѣлой броней и цѣлыми машинами, отъ однѣхъ только надводныхъ пробоинъ, то никто бы ему не повѣрилъ. На дѣлѣ же, сила японскихъ снарядовъ была такова, что съ разстоянія отъ 30—35 кабельтовыхъ они пробивали броню даже въ 9 съ половиною дюймовъ толщиною. По дальнобойности наши орудія также уступали японскимъ, тѣ стрѣляли по нашимъ судамъ иногда съ разстоянія 80—95 кабельтовыхъ, а мы не могли отвѣчать имъ тѣмъ же. Къ тому же и прицѣлы наши не отвѣчали такимъ дистанціямъ, они были нарѣзаны только до 65 кабельтовыхъ. Дальномѣры наши, имѣвшіеся на цусимской эскадрѣ,

или совсѣмъ никуда не годились, какъ было на „Николаѣ 1-мъ“, или мы ими не умѣли пользоваться. Нѣкоторые прицѣлы были таковы, что наводчики просили разрѣшенія сбить ихъ съ орудій, такъ какъ наводка была вѣрнѣе и гораздо удобнѣе. Получалось, что неумѣніе наше пользоваться дальномѣрами и негодность прицѣловъ приводили къ тому, что мы, большею частью, лишь напрасно разбрасывали наши снаряды. Хотя и имѣлись у насъ на каждомъ суднѣ особые приборы, на циферблатахъ которыхъ стрѣлки показывали всѣ данныя, необходимыя для производства стрѣльбы, но почему-то въ бою объ нихъ позабыли и пользовались переговорами посредствомъ сигналовъ или по трубамъ, при чемъ происходили курьезы. Одинъ изъ такихъ образчиковъ разговоровъ приведенъ въ сочиненіи профессора Худякова „Путь къ Цусимѣ“, изд. 1908 года, вотъ онъ:

— Стрѣлять по непріятельскому судну, типа „Аврора“, отдается приказаніе.

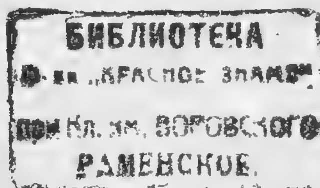
— Въ „Аврору“?—переспрашиваютъ изъ башни.

— Типа „Аврора“.

— Да зачѣмъ же въ „Аврору“, коли это нашъ корабль?—опять недоумѣваютъ въ башнѣ.

— Болваны, слушайте ухомъ, а не...

Пока происходилъ этотъ милый обмѣнъ фразами, непріятельское судно типа „Авроры“ успѣвало уйти изъ-подъ выстрѣла. Оптическихъ приборовъ для стрѣльбы по цѣлямъ, не видимымъ простымъ глазомъ, въ началѣ войны у насъ не было. Едва только передъ самымъ отправленіемъ эскадры въ походъ успѣли снабдить ими эскадру, но, вслѣдствіе спѣшки, ихъ не успѣли провѣрить, кромѣ того, съ этими приборами не умѣли обращаться, отъ чего въ неумѣлыхъ рукахъ они часто портились. Установка этихъ прицѣловъ была произведена уже во время плаванія эскадры, но пользоваться ими въ бою приходилось мало, стекла ихъ отъ нашего дымнаго пороха скоро закапчивались и переставали служить. Во время пути слѣдованія комендоры постоянно практиковались съ оптическими прицѣлами, но съ разстоянія 20—30 кабельтовыхъ, при чемъ щиты, служившіе цѣлью, оставались нетронутыми. Японцы же поражали насъ какъ скоростью, такъ и мѣткостью своей стрѣльбы, они одинаково хорошо стрѣляли какъ съ среднихъ, такъ и съ большихъ разстояній, доходящихъ до 8 и даже до 10 верстъ, они легко попадали въ корабли, притомъ почти всегда въ самыя жизненныя его части, портили рули, заклинивали башни и пр. Мы совсѣмъ не умѣли маневрировать со стрѣльбой, въ особенности на большомъ ходу, въ чемъ, между прочимъ, лежитъ главный залогъ успѣха въ современномъ бою. Въ эскадрѣ очень мало упражнялись въ стрѣльбѣ на большомъ ходу, не желая разрабатывать машины, орудія и тратить снаряды и лишнее топливо. Боевыхъ снарядовъ въ Кронштадтѣ было выдано недостаточно, и ихъ очень берегли. Результатомъ всѣхъ этихъ нестроеній и недостатковъ было то, что все наше имущество, въ числѣ орудій большихъ калибровъ, свелось къ нулю и мы очутились, въ боевомъ отношеніи, чуть не въ 5 разъ слабѣе японцевъ. Послѣдніе же не оставили неиспользованными послѣдніе опыты морскихъ сраженій, имѣвшихъ мѣсто



подъ Портъ-Артуромъ. Во время продолжительнаго отдыха послѣ паденія Портъ-Артура они постоянно упражнялись въ стрѣльбѣ и каждый ихъ комендоръ имѣлъ случай выпустить болѣе чѣмъ 200 снарядовъ изъ своего орудія. Послѣ этой стрѣльбы всѣ износившіяся орудія были замѣнены новыми и, такимъ образомъ, японцы были во всеоружіи боевой готовности. Наши же комендоры совсѣмъ не умѣли стрѣлять изъ своихъ орудій, за все время своей практической стрѣльбы они выпустили не болѣе какъ по три снаряда на орудіе, если не считать побѣдоносной нашей стрѣльбы по несчастнымъ рыбацкимъ лодкамъ у Доггербанка. Установка орудій у насъ также имѣла много недостатковъ, которые въ значительной мѣрѣ мѣшали производству мѣткой стрѣльбы.

Кромѣ всего вышеизложеннаго, мы сильно отстали отъ японцевъ въ могуществѣ нашихъ снарядовъ. У насъ мало обращали вниманія на разрывное, фугасное дѣйствіе снаряда, въ этомъ дѣлѣ мы больше наблюдали экономію и старались уменьшать разрывной снарядъ, удешевляя вмѣстѣ съ нимъ стоимость оболочки снаряда; въ то время, когда французы перешли къ мелиниту, англичане къ лидиту, а японцы къ шимозѣ, мы оставались съ нашимъ старымъ пироксилиномъ, да и на томъ норовили нагнать экономію. Въ самомъ снабженіи эскадры снарядами наблюдалась большая небрежность. На судѣ надъ адмираломъ Небогатовымъ обнаружился, напримѣръ, такой фактъ: на „Сенявинѣ“ были получены въ пути слѣдованія ящики съ надписью „фугасные снаряды“, ихъ приняли, но когда вскрыли, то тамъ оказались снаряды, начиненные пескомъ, т. е. учебные. Для 10-дюймовыхъ пушекъ ихъ замѣнили, а остальные такъ и остались, съ ними такъ и въ бой пошли. Большимъ недостаткомъ нашихъ снарядовъ было то, что изъ нихъ рвалось только 25%, при чемъ при взрывѣ они не зажигали даже сухого дерева и не давали вредныхъ для людей газовъ. Съ самаго начала эскадра не была должнымъ образомъ снабжена снарядами, ихъ не хватало до полнаго комплекта, но пополненіе требовало времени, а нужно было торопиться, поэтому отправили суда съ тѣмъ, что у нихъ было, рѣшивъ недостающіе дослать потомъ съ транспортами, для чего зафрахтовали одинъ англійскій пароходъ. Пароходъ этотъ послѣ Малакскаго пролива сбился съ пути и попалъ на Маниллу, тамъ японскіе агенты объявили ему, что если только выйдетъ изъ порта, то будетъ немедленно взорванъ, и пароходъ спокойно остался стоять въ порту, а наша эскадра добавочныхъ снарядовъ такъ и не получила.

Такимъ образомъ, причины неудачной нашей стрѣльбы подъ Цусимой лежали не только въ вышеуказанныхъ недостаткахъ нашихъ орудій и ихъ установки, неумѣніи стрѣлять, но и въ плохомъ качествѣ нашихъ снарядовъ и ихъ недостаткѣ, вынуждавшемъ къ экономіи.

Японскіе снаряды были превосходны. Кромѣ огромной фугасной силы, они имѣли весьма чувствительные ударники, которые взрывали снарядъ при малѣйшемъ соприкосновеніи съ чѣмъ-нибудь. Японскіе 12-дюймовые снаряды имѣли около одного фута въ діаметрѣ и около 4 футовъ длины, наши матросы прозвали ихъ чемоданами. По свидѣтельству капитана Семенова, такіе снаряды разрывались при

малѣйшей задержкѣ и съ такой силой, что борта и надстройки на верхней палубѣ летѣли въ клочья и своими обломками калѣчили людей, желѣзные трапы свертывались въ трубку, а неподвижные трехъ-дюймовыя пушки по 4 штуки сразу срывались со станковъ. Разрушенія эти происходили не столько отъ силы удара, сколько отъ силы взрыва снаряда, при этомъ получалась очень высокая температура и появлялось пламя, которое проникало всюду и производило пожары. Воздухъ отъ этого разрыва приходилъ въ такое колебаніе, что черезъ него нельзя было ничего разсмотрѣть даже въ бинокль.

Самъ адмиралъ Рожественскій такъ характеризовалъ дѣйствіе японскихъ 4-футовыхъ разрывныхъ снарядовъ: „Съ первыхъ же минутъ боя отъ взрыва японскихъ четырехфутовой длины снарядовъ наши броненосцы потекли... Это дѣйствіе производили не тѣ снаряды, которые попадали въ броню подъ водой, а снаряды не долетавшіе, тѣ, которые взрывались подъ водой вблизи подводныхъ частей. Такъ же точно текли бы и японскіе броненосцы, если бы у насъ были подобные снаряды; но наши снаряды имѣли малое разрывное дѣйствіе. Потеки появились у насъ послѣ первыхъ же японскихъ выстрѣловъ, потому что могучими ударами, переданными черезъ воду, расшатывались заклепки, отворачивались листы, нарушалась непроницаемость расчеканенныхъ швовъ и пазовъ. Нами принимались всѣ, практиковавшіяся въ теченіе 8 мѣсяцевъ перехода, мѣры по задѣлкѣ пробоинъ, по укрѣпленію подпорами переборокъ, горловинъ и люковъ. Но дальнѣйшее дѣйствіе японскихъ снарядовъ, въ концѣ концовъ, преодолѣвало нечеловѣческія усилія, которыя пришлось намъ выказать: наши суда наполнялись водой до той мѣры, при которой они теряли весь свой запасъ плавучести, опрокидывались, тонули“...



Водопой Приморскаго драгунскаго полка.

Трудно описать тѣ разрушенія, которыя производили эти страшные японскіе снаряды. Одинъ изъ свидѣтелей боя разсказываетъ, что одинъ 12-дюймовый снарядъ влетѣлъ въ амбразуру башни: стальная крыша этой башни, шириною около 24 футъ, была сорвана съ болтовъ, переломлена пополамъ и подброшена футовъ на 50, а изъ башни появился столбъ пламени футовъ до 70 высотою. Въ бортахъ, не защищенныхъ броней, японскіе снаряды дѣлали такія громадныя пробоины, что вода, въ большомъ количествѣ прорывавшаяся въ нихъ, захлестывала палубы и попадала въ пороховые погреба, угольныя ямы и пр. Снаряды, попадавшіе въ

тонкія стальныя части борта, дѣлали въ нихъ пробоины, діаметръ которыхъ былъ нѣсколько больше діаметра самого снаряда, но края такой пробоины получались отогнутыми и свернутыми и задѣлывать такія пробоины досками было очень трудно. Къ числу крайне вредныхъ дѣйствій японскихъ снарядовъ надо отнести еще удушливые газы, которые развивались при разрывѣ; они производили большія опустошенія среди людей, и помѣщенія, въ которыя проникали эти газы, на долгое время дѣлали негодными для жилья. Дѣйствіе этихъ газовъ было настолько сильно, что, когда на „Олегѣ" около рубки разорвался японскій снарядъ, то еще черезъ сутки, несмотря на открытыя окна и двери, тамъ стоялъ отвратительный ѣдкій, удушливый запахъ, и однажды въ открытой рубкѣ погасла стоявшая тамъ зажженная свѣча. Падавшие около судовъ японскіе снаряды поднимали огромные столбы воды, что въ значительной мѣрѣ облегчало имъ пристрѣлку, кромѣ того, такіе снаряды, падая въ воду, обдавали прислугу массой брызгъ, которыя ослѣпляли ихъ, мѣшая смотрѣть впередъ, а если снарядъ падалъ очень близко, то мелкіе осколки поражали людей. Осколковъ они давали множество, и самыхъ разнообразныхъ величинъ.

Возникавшіе на судахъ пожары было чрезвычайно трудно тушить, потому что мѣсто пожарища было насыщено вредными, удушливыми газами. Бывшій матросъ на броненосцѣ „Орелъ", пишетъ: „На нашемъ броненосцѣ было 30 пожаровъ, они вспыхивали такъ часто, что ихъ не успѣвали тушить. Нѣкоторые изъ нихъ доходили до большихъ размѣровъ. Особенно сильно горѣло въ адмиральскихъ помѣщеніяхъ, куда передъ боемъ навалили много разной мебели, да еще подъ полубакомъ, гдѣ находилось много лѣса. Тушить пожары было почти совсѣмъ невозможно, такъ какъ шланги очень скоро оказались перебитыми, а взять съ собою запасныхъ наши распорядители не догадались".

Японскія суда очень мало пострадали отъ нашего огня. Тотъ же матросъ далѣе пишетъ, что когда они попали въ плѣнъ и ему пришлось очутиться на броненосцѣ „Асахи":—„мы увидали и были крайне поражены тѣмъ, что этотъ корабль ничуть не пострадалъ отъ нашей артиллеріи. Онъ имѣлъ такой видъ, какъ будто его сейчасъ вывели изъ ремонта. Даже краска на орудіяхъ не сгорѣла. Наши матросы, осмотрѣвши „Асахи", готовы были поклясться, что 14-го мая мы сражались съ англичанами, а не съ японцами. Внутри броненосца мы поражались чистотой, практичностью и цѣлесообразностью устройства. У насъ на новыхъ броненосцахъ типа „Бородино" для какихъ-нибудь 30 человѣкъ офицеровъ отводилась цѣлая половина корабля; ее загромождали каютами, а онѣ во время боя только увеличивали пожары; а въ другую половину корабля у насъ втиснуты не только до 900 человѣкъ матросовъ, но и артиллерія и подъемники. А у нашего противника на кораблѣ все было использовано, главнымъ образомъ, для пушекъ. Тутъ-то мы впервые и узнали по-настоящему, съ кѣмъ мы имѣли дѣло въ бою и что такое японцы".

Наша балтійская эскадра готовилась къ походу въ продолженіе цѣлыхъ 8 мѣсяцевъ. Вся чиновничья работа по снаряженію эскадры носила на себѣ характеръ полной

растерянности, непониманія и незнанія дѣла; мы бросались на все: принимались формировать дополнительные отряды, отправляли транспорты, снаряжали отрядъ адмирала Небогатова, а главное ядро эскадры, подъ начальствомъ адмирала Рожественскаго, напрасно ожидало у Мадагаскара, и, конечно, было бы полезнѣе, если бы это время отрядъ Рожественскаго провелъ у себя дома, что и обошлось бы гораздо дешевле. Въ самомъ началѣ, когда только задумали снаряжать эскадру Рожественскаго, ее хотѣли послать въ Портъ-Артуръ на присоединеніе къ тихоокеанской эскадрѣ, но когда оказалось, что ничего путнаго послать нельзя, то рѣшили обождать, и, пока выжидали, событія пошли съ головокружительной быстротой, неудачи слѣдовали однѣ за другими, толку изъ нашего ожиданія не вышло никакого. Въ Кронштадтѣ, Ревелѣ и Либавѣ работа шла, что называется, во всю, въ концѣ концовъ приступили къ пріемкѣ сдѣланнаго, которая производилась со всею строгостью, но только съ чисто формальной стороны, при чемъ, конечно, далеко не все было въ надлежащей исправности. Однако, кое-какъ справились и 12 августа эскадра адмирала Рожественскаго вышла въ Ревель; въ ней не хватало „Камчатки" и броненосца „Орла", суда эти не были еще готовы и присоединились къ остальнымъ въ Ревелѣ нѣсколько позже. Броненосецъ „Орелъ" былъ какое-то злополучное судно: сначала онъ, какъ бы злоумышленно, былъ посаженъ на мель на кронштадтскомъ рейдѣ, а впослѣдствіи передъ пробой машины въ подшипники кто-то подсыпалъ песку. Передъ выходомъ „Орелъ" опять сѣлъ на мель. Впрочемъ, отсиживаніе на мели между самыми фортами было участью многихъ нашихъ судовъ, точно они плавали въ чужомъ, незнакомомъ морѣ. Въ Ревелѣ былъ произведенъ эскадрѣ Высочайшій смотръ, послѣ котораго вышли въ Либаву, тамъ остановились ожидать броненосецъ „Орелъ", но, не дождавшись, пошли дальше безъ него. Стоянка въ Либавѣ ставила эскадру въ рискованное положеніе: дѣло въ томъ, что дно этого рейда состоитъ изъ твердаго плитняка, на которомъ якоря не держатъ, при свѣжей погодѣ было бы плохо и, кромѣ того, нельзя было выйти въ море, такъ какъ гавань не была разсчитана на глубоко сидящія суда, и броненосцы не могли бы пройти прохода. На дальнѣйшемъ пути въ эскадрѣ стали ходить угрожающіе слухи о минныхъ атакахъ, грозящихъ намъ въ Нѣмецкомъ морѣ. Но 2 октября пошли дальше и, послѣ небольшой остановки у Лангеланда, прошли проливъ подъ конвоемъ датскихъ ка-



Наводненіе. Размытъ желѣзнодорожный мостъ.

нонерокъ, собрались у мыса Скагена. Броненосецъ „Орелъ“, успѣвшій присоединиться къ эскадрѣ, на послѣднемъ переходѣ успѣлъ отстать вслѣдствіе порчи въ рулѣ.

Тревожные слухи продолжали циркулировать, принимая болѣе опредѣленныя формы: говорили, что нѣкоторые частные пароходы видѣли около шести такихъ миноносцевъ, а одинъ даже видѣлъ что-то, похожее на подводную лодку. Эти слухи не способствовали бодрости духа, и настроеніе на эскадрѣ было нѣсколько подавленное и чрезвычайно нервное. Отъ мыса Скагена снялись съ якоря уже при наступленіи полной темноты. Шли весь день и почему-то на слѣдующую ночь всѣ ожидали минной атаки, но все прошло благополучно. Наконецъ, 9-го октября „Камчатка“ сигнализировала, что видитъ непріятеля, и была получена даже вѣсть, что транспортъ атакованъ со всѣхъ сторонъ. Забили боевую тревогу и всѣ бросились по своимъ мѣстамъ. Впереди въ кильватеръ шли всѣ четыре наши броненосца, а за ними шелъ транспортъ „Анадырь“. Ночь была довольно свѣтлая, но мглистая, команда напряженно всматривалась въ поверхность моря, по которой гуляли порядочныя волны. У всѣхъ нервы были сильно напряжены. Вдругъ раздался сигналъ „отраженіе минной атаки“. Броненосецъ „Суворовъ“ замѣтилъ какія-то подозрительныя суда и, пустивъ боевое освѣщеніе, открылъ огонь, его примѣру послѣдовали остальные броненосцы—и открылась сильнѣйшая канонада. Стрѣляли безъ толку изъ всѣхъ видовъ орудій, даже пускали въ ходъ пулеметы. На одномъ изъ броненосцевъ выстрѣлили изъ 12-дюймоваго орудія; сотрясеніе отъ выстрѣла было такъ велико, что это приняли за взрывъ мины. Всѣ въ паникѣ бросились къ носовой части, гдѣ предполагалась пробоина; съ большимъ трудомъ удалось успокоить расходившуюся и растерявшуюся команду. На поверхности моря плавали нѣсколько разбитыхъ и горѣвшихъ судовъ, оказавшихся потомъ простыми рыбачьими лодками. Приказано было прекратить стрѣльбу. На другое утро стали извѣстны и дефекты, произведенные ночною стрѣльбой между нашими же судами: „Суворовъ“ разстрѣлялъ „Аврору“, сдѣлавъ ей нѣсколько пробоинъ, убивъ священника и нѣсколько человѣкъ изъ команды ранивъ.

Послѣ выхода съ кронштадтскаго рейда эскадры Рожественскаго мы стали снаряжать второй отрядъ, но онъ задержался почти на мѣсяцъ изъ-за неготовности „Жемчуга“, „Изумруда“, вспомогательныхъ крейсеровъ и нѣсколькихъ миноносцевъ. Но, наконецъ, и этотъ отрядъ выступилъ. На пути онъ нѣсколько разъ производилъ стрѣльбу минами, но стрѣльба была крайне неудачна. Второй отрядъ шелъ подъ начальствомъ адмирала Добротворскаго. Изъ многочисленныхъ писемъ участниковъ этого похода видна вся обстановка, при которой совершался этотъ походъ. Одинъ изъ механиковъ, напримѣръ, сообщаетъ, что у Біоркштейна они производили стрѣльбу минами при самыхъ разнообразныхъ условіяхъ хода кораблей и во время остановки. Выпустили всѣ имѣвшіяся у нихъ мины, а потомъ ихъ вылавливали. Ни одного удачнаго выстрѣла не было вслѣдствіе различныхъ неисправностей. Тѣмъ не менѣе коммиссія, производившая пробу, нашла все благополучнымъ и въ этомъ смыслѣ былъ составленъ актъ, но минеры отказались его подписывать и только послѣ дол-

гихъ споровъ дѣло уладилось; затѣмъ была произведена стрѣльба по бочкамъ, которыя освѣщались прожекторами, и минная тревога. Всѣ эти упражненія производились еще на мѣстѣ, и послѣ этого, наконецъ, двинулись въ Либаву. На пути туда пробовали произвести стрѣльбу на ходу, но, кромѣ того, что на нѣкоторыхъ судахъ полопались отъ сотрясенія иллюминаторы, никакого результата этой стрѣльбы не было. Сотрясеніе корпусовъ кораблей отъ выстрѣловъ было такъ велико, что на „Олегѣ" попортилась машина и когда по приходѣ въ Либаву приступили къ ея ремонту, то при вскрытіи цилиндра оказалась трещина. Здѣсь же во второмъ отрядѣ узнали о поврежденіяхъ на „Аврорѣ" и „Александрѣ III-мъ", которыя произошли при производствѣ учебной стрѣльбы въ отрядѣ адмирала Рожественскаго. Послѣдній производилъ стрѣльбу слѣдующимъ образомъ: легкіе крейсеры, большіе крейсеры и броненосцы были вытянуты въ три параллельныя линіи, имѣя одинаковый ходъ и курсъ, въ сторонѣ же и также параллельно двигались миноносцы, которые тащили на буксирѣ за собою щиты. Каждый рядъ судовъ стрѣлялъ одновременно, при чемъ большимъ крейсерамъ приходилось стрѣлять сквозь линію легкихъ, а броненосцамъ сквозь обѣ линіи вмѣстѣ, при этомъ снаряды пролетали почти около самыхъ трубъ и достаточно было малѣйшей заминки кого-нибудь, чтобы случилось несчастье.



Желѣзнодорожный мостъ послѣ наводненія.

25 октября въ отрядѣ адмирала Добротворскаго сдѣлался извѣстнымъ гулльскій инцидентъ. Много смѣялись, а одинъ изъ командировъ судовъ высказалъ, что „японцевъ я не боюсь, а боюсь адмирала Рожественскаго; пойдемъ мы къ нему на соединеніе съ его эскадрой, а онъ приметъ насъ за японцевъ, да и раскатаетъ какъ „Аврору". Много писали о какомъ-то миноносцѣ, затесавшемся между рыбацкой флотиліей, но оказалось, что это могъ быть нашъ же миноносецъ, шедшій на присоединеніе къ эскадрѣ изъ Англіи, гдѣ онъ строился.

Выходъ изъ Либавы былъ назначенъ 31 октября, при чемъ „Олегъ", имѣвшій внутреннія поврежденія въ машинѣ, долженъ былъ замѣнить „Аврору", имѣвшую наружныя поврежденія; на бумагѣ замѣна эта выходила превосходной. Вмѣстѣ съ „Олегомъ" долженъ былъ отправиться „Изумрудъ" и шесть миноносцевъ. За ними должны были слѣдовать вспомогательные 4 крейсера: „Уралъ", „Донъ", „Днѣпръ" и „Ріонъ". Транспортъ „Иртышъ", поднимавшій до 12.000 тоннъ угля, еще при выходѣ изъ Ревеля наскочилъ на камень, сдѣлалъ себѣ пробоину и долженъ былъ три недѣли чиниться.

При снабженіи углемъ не обходилось безъ плутовства; напримѣръ, по вѣдомости изъ склада судно должно было взять 1.000 тоннъ, а судно выдавало квитанцію въ полученіи 2.000 тоннъ. Образуется такимъ образомъ нѣкоторая экономія, лишнее оказывается какъ бы выданнымъ и сожженнымъ. Заключается новое условіе на поставку, а ассигновка дѣлится полюбовно. Въ одномъ письмѣ сообщалось между прочимъ: „Олегъ“ „обѣщали окончить къ вечеру 2-го ноября, но оказалось невозможнымъ. Казенные порядки тормозили дѣло на каждомъ шагу. Во время спѣшки вдругъ начали наводить разныя строгости. Механику съ крейсера и механику съ франко-русскаго завода, т. е. отвѣтственнымъ за машину лицамъ, вдругъ ни съ того, ни съ сего 2-го ноября отказали въ пропускѣ въ адмиралтейство; сопровождая команду, которая несла паровыя трубы, они подъ своимъ наблюденіемъ спѣшили произвести ихъ исправленіе въ мастерской. Понадобился билетъ съ подписью трехъ лицъ. Чтобы собрать эти подписи у лицъ, которыя находятся неизвѣстно гдѣ и все время мѣняютъ мѣсто, было потрачено 2 часа времени... А пришли въ мастерскую, тамъ нѣтъ нужныхъ инструментовъ. На видъ громаднѣйшія мастерскія, а при нихъ крошечное литейное отдѣленіе. Богатѣйшій ассортиментъ машинъ, орудій, но доброй половинѣ изъ нихъ дѣлать нечего, даже и во время самой большой спѣшки. Понадобилось выгнуть семидюймовую мѣдную трубу, но пресса для нея нѣтъ, а есть для трубъ меньшаго діаметра, но все-таки пробуютъ гнуть на немъ, и... отъ пресса остается одно только воспоминаніе... и все въ этомъ родѣ“.

Наконецъ, полученъ былъ приказъ во что бы то ни стало выйти, но „Иртышъ“ готовъ не былъ и его замѣнили плохенькимъ суденышкомъ „Океанъ“, которое по нуждѣ было обращено въ угольный транспортъ. Вышли изъ Либавы, имѣя „Ріонъ“ во главѣ отряда. На немъ, видно, нервничали и подняли тревогу, давъ три пушечныхъ выстрѣла по какому-то, показавшемуся подозрительнымъ, судну, оказавшемуся потомъ большой рыбацкой лодкой. Утромъ 5-го ноября при входѣ въ Большой Бельтъ произошла аварія: „Днѣпръ“, шедшій впереди „Олега“, вслѣдствіе тумана сбился съ пути и съ полнаго хода вылѣзъ на мель, но никому не далъ объ этомъ знать. „Олегъ“, идя нѣсколько влѣво, поравнялся съ кормою „Днѣпра“, и хотя ему крикнули, что тутъ мель, но уже было поздно, и онъ также очутился на мели. Когда утромъ туманъ разсѣялся, то оказалось, что чуть ли не вся эскадра вылѣзла на берегъ. „Олегъ“ сѣлъ на мель саженяхъ въ 80 впереди „Днѣпра“ и, давъ полный ходъ назадъ, сдѣлалъ попытку самостоятельно сняться съ мели. Долго это не удавалось, но, наконецъ, какъ-то сразу тронулись и при этомъ „Олегъ“ пошелъ прямо на корму „Днѣпра“ и съ большой силой врѣзался ему въ корму. На „Днѣпрѣ“ все это видѣли, но командиръ его растерялся и только ругался по адресу „Олега“. На послѣднемъ нечѣмъ было дать знать съ кормы въ машину, за отсутствіемъ телефоннаго аппарата, пока же добѣжали до машины, было уже поздно. „Днѣпръ“ получилъ сильныя поврежденія, а „Олегъ“ ударился своими тремя 6-дюймовыми орудіями и одно изъ нихъ испортилъ. Вслѣдствіе этой аваріи пришлось простоять на мѣстѣ два дня. Тронулись дальше, но у Дувра опять произошла остановка: на „Изумрудѣ“ испортился водопроводъ и утекла вода, питающая котлы, починка была серьезная и

„Изумрудъ“ повели на буксирѣ. Въ Бискайскомъ заливѣ попали въ сильнѣйшій штормъ, качало такъ, что „Олегъ“, напримѣръ, давалъ отъ 20 до 22 градусовъ крену.

28 ноября голова эскадры адмирала Добротворскаго пришла въ Суду, хвостъ же разметало во всѣ стороны: „Изумрудъ“ изъ-за машины долженъ былъ зайти въ Малагу, „Днѣпръ“ и „Ріонъ“, съ двумя миноносцами каждый, сильно отстали. Удивительно были построены наши суда: на „Олегѣ“ обѣщали 23 узла ходу, а въ дѣйствительности и 12 съ трудомъ развивали, и то машина сильно нагрѣвалась; съ „Изумрудомъ“ же было еще хуже: имѣя контрактную скорость 25 узловъ, онъ не дѣлалъ и 12, и все просилъ объ уменьшеніи хода эскадры. Между прочимъ, постройка этихъ судовъ обошлась намъ около 10 милліоновъ рублей. Въ Судѣ простояли очень долго, различныя неисправности во многихъ судахъ сильно задерживали. Вотъ что сообщается объ этомъ отрядѣ въ одномъ изъ писемъ участника этого похода: „Нашъ догоняющій отрядъ съ успѣхомъ можетъ быть названъ отстающимъ. Мы идемъ въ общемъ много тише отряда Фелькерзама. Судьба бьетъ насъ почти безъ перерыва. Изъ Суды рѣшено было уйти 18-го декабря; все было исправно и въ полной готовности, какъ вдругъ 17-го утромъ на „Олегѣ“ ни съ того, ни съ сего лопнула паровая труба вблизи флянца. Пришлось отправить трубу въ Пирей. Послали ее на крохотномъ номерномъ миноносцѣ. Погода засвѣжѣла. У него не хватило угля на весь переходъ; едва добрался до Пароса съ 10 пудами угля въ запасѣ. Забралъ уголь; но дойти до Пирея ему опять не удалось: не доходя 8 миль до Пирея, у него сломался вентиляторъ въ кочегаркѣ... Пока миноносецъ поднялъ паръ, его обгоняли парусныя лодки... вѣтромъ какъ-то вогнавъ въ гавань и его. Командиръ полагалъ, что вся работа съ трубою задержитъ отрядъ на 15—20



Укрѣпленная кумирня въ дер. Чжанталь.

часовъ, а тутъ въ это время едва добрался миноносецъ до Пирея. На лучшемъ заводѣ, при условіи работать день и ночь, затребовали на эту работу три дня. Посланный съ трубою миноносецъ не могъ вернуться обратно и затребовалъ себѣ мѣсячный срокъ для ремонта. За трубой послали другой миноносецъ, такую же дрянь, какъ и первый. Отойдя 20 миль отъ Суды, онъ долженъ былъ вернуться обратно изъ-за крупной неисправности въ котлахъ... Пока труба чинилась на за-

водѣ, туда привезли на греческомъ пароходѣ еще три трубы съ „Изумруда" и „Олега".

Послѣ трехнедѣльной стоянки въ Судѣ, двинулись въ Джибути, но тамъ опять остановились, на этотъ разъ вслѣдствіе неизвѣстности куда идти. Въ Джибути находились 12 угольщиковъ для адмирала Рожественскаго, но такъ какъ было извѣстно, что въ Индѣйскомъ океанѣ появились японскіе крейсера, которые уже потопили шесть угольщиковъ, то изъ Джибути ни одинъ не вышелъ. Изъ Портъ-Саида были получены извѣстія, что скоро долженъ былъ пройти германскій пароходъ съ 236 полевыми орудіями для японцевъ, и что, кромѣ того, имѣются свѣдѣнія еще о двухъ англійскихъ пароходахъ съ военной контрабандой. Думали уже захватить эти суда, но отъ Великаго Князя Алексѣя Александровича была получена телеграмма, гдѣ въ формѣ совѣта рекомендовалось, что лучше было бы не захватывать эти суда въ Красномъ морѣ, а отложить ихъ до Индѣйскаго океана. На серединѣ пути между Суецомъ и Джибути произошла опять остановка изъ-за „Изумруда", у котораго оказались крупныя неисправности въ питаніи водою котловъ, а въ это время мимо нашихъ судовъ прошли совершенно безнаказанно суда съ упомянутой военной контрабандой. Въ Джибути произошла еще одна непріятность: черезъ нашего консула эскадра получила телеграмму отъ военнаго министра о захватѣ иностраннаго парохода, везущаго японцамъ орудія, но такъ какъ мы не знали этого заблаговременно, то и расположились въ Джибути чиниться, а контрабандный пароходъ преблагополучно прошелъ мимо. Насколько небрежно велось все въ морскомъ министерствѣ, видно изъ письма одного изъ механиковъ: „На отрядѣ идетъ чистка, мойка, наводятъ показной блескъ, а всѣ шарниры заржавѣли. Хотимъ чистить трюмы въ кочегаркахъ, но не можемъ; нашихъ кочегаровъ взяли на верхъ чистить показную мѣдь, а въ трюмахъ скопилось изрядно грязи, начинается зловоніе. А какъ принимали нашъ крейсеръ. Кое-какъ, на скорую руку, безъ испытаній. Многія работы совсѣмъ не были приняты. И результаты сего такіе: 1) крейсеръ „съ иголочки" вынужденъ, какъ старое парусное судно, брать себѣ на бортъ живой скотъ, такъ какъ сохранять на немъ мясо въ свѣжемъ видѣ нѣтъ никакой возможности; 2) поставлены вентиляторы, но только они не подъ силу моторамъ, а потому даютъ мало воздуха, дѣлаютъ работу въ кочегаркахъ невозможной и напрасно мучаютъ людей; 3) опрѣснители даютъ слишкомъ мало воды и мы принуждены ее страшно экономить".

Пока все это происходило въ отрядахъ, посланныхъ въ догонку, эскадра адмирала Рожественскаго стояла у Мадагаскара. Это была страшно тяжелая стоянка. Солнце стояло вертикально надъ головами, зной былъ прямо нестерпимъ. Вся команда, вынужденная мыться морской водой, заболѣла тропической сыпью. Въ полдень даже самъ Рожественскій запрещалъ грузить уголь. Въ машинахъ на броненосцахъ былъ сущій адъ, надъ головами раскаленная броня, а внизу сильно нагрѣвшіяся части машинъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ машинъ жара доходила до 45, 47 градусовъ, даже до 70. Машинное масло отъ жары настолько испарялось, что въ помѣщеніяхъ стоялъ туманъ, и въ такихъ случаяхъ вахты въ машинахъ становились прямо невозможными, машинисты отбывали вахту почти голыми. Въ кочегарняхъ

было еще хуже. Съ кочегарами зачастую случались тепловые удары, а кожа покрывалась волдырями. Особенно тяжела была погрузка угля: каждому судну пришлось имѣть до 40 погрузокъ, при чемъ всѣ онѣ происходили при посредствѣ собственныхъ командъ, безъ всякой посторонней помощи. Обыкновенно въ часъ успѣвали грузить отъ 45 до 100 тоннъ, при чемъ главныя трудности и замедленія бывали при набиваніи угольныхъ ямъ. Отношеніе офицеровъ къ дѣлу погрузки угля далеко не всегда было добросовѣстное, такъ, напримѣръ, былъ одинъ случай, когда по неисправности одного мичмана, не давшаго знать командиру, что онъ привезъ къ „Сисою Великому" уголь, одинъ изъ катеровъ зацѣпило за бортъ судна и катеръ перевернулся; къ счастью, всѣ люди были спасены. Вопросъ объ углѣ былъ очень важенъ, на якорѣ броненосецъ сжигалъ около 25 тоннъ въ сутки, а на ходу за тотъ же періодъ времени отъ 100 до 120 тоннъ. Уголь поставлялся Гамбургской компаніей, которая имѣла для этого свои особые пароходы. На случай если пароходы той компаніи почему-либо не могли попасть къ эскадрѣ, послѣдняя имѣла свой собственный запасъ угля на транспортахъ „Анадырь", „Иртышъ" и „Князь Горчаковъ", и на пароходахъ Добровольнаго Флота. Что касается до качества угля, то онъ долженъ былъ быть кардифомъ, но на эскадру попадалъ зачастую кардифъ совсѣмъ не англійскаго происхожденія. На пути до Мадагаскара поставлялся уголь очень плохого качества, онъ портилъ машины и при чисткѣ котловъ давалъ удушливые газы, при этомъ углѣ весьма трудно было держать должные пары. Раза два пришлось прибѣгать къ топкѣ брикетами, но они горѣли какъ солома и для топки котловъ совсѣмъ не годились. Отъ Виго, послѣдняго испанскаго порта, путь былъ длиненъ, тяжелъ и однообразенъ, къ тому же шли съ разными задержками изъ-за необходимости исправлять многозначительныя поломки. Наконецъ, подошли къ Мадагаскару, гдѣ пришлось остановиться на довольно продолжительное время въ ожиданіи прибытія эскадры адмирала Добротворскаго. Черезъ два съ половиной мѣсяца эта эскадра, наконецъ, подошла. Въ составъ ее входили 7 броненосцевъ съ „Нахимовымъ" во главѣ и 7 крейсеровъ съ „Алмазомъ". Съ прибытіемъ этихъ судовъ на эскадрѣ воспрянули духомъ, всѣ прониклись убѣжденіемъ, что на столь внушительную силу японцы напасть не осмѣлятся. Другая продолжительная остановка была въ водахъ Аннама, гдѣ поджидали прибытія адмирала Небогатова.

Эти продолжительныя остановки были весьма мало использованы въ смыслѣ практической подготовки личнаго состава, въ которой, однако, была большая надобность. Наоборотъ, развратъ и отчаянное пьянство характеризовали стоянку у Мадагаскара, гдѣ предупредительные французы заготовили все для самаго широкаго разгула. Навезли огромные запасы шампанскаго, пооткрывали самаго сомнительнаго свойства кафе и рестораны, завели игорный домъ, гдѣ шла отчаянная азартная игра и проигрывались громадныя деньги даже молодыми офицерами. Пьянствовало офицерство, но не отставали отъ нихъ и нижніе чины. Корабельный инженеръ Политовскій въ письмахъ своихъ домой такъ описывалъ жизнь эскадры подъ тропиками: „Оторванные отъ Россіи, всего міра, всѣ живутъ здѣсь какъ животныя. Однообразіе томительное. Со скуки не знаемъ, что дѣлать. Сегодня, напримѣръ, вся каютъ-ком-

панія занималась тѣмъ, что поила шампанскимъ обезьяну и заставляла ее возиться съ собаками. Съ одного прибывшаго парохода провизію разобрали какъ дикіе волки на шарапъ. Были отвратительныя сцены. Команда съ броненосца „Орелъ“ самовольно разбила какой-то ящикъ и перепилась. Одинъ матросъ набросился съ поднятыми кулаками на доктора, но ударить его не успѣлъ. Съ нимъ сцѣпились два офицера, случившіеся по близости, и чуть было его не задушили. И все это видѣли французы.

„Цѣны на все здѣсь анафемскія. Яйцо стоитъ 20 сантимовъ, за бутылку пива берутъ 4 франка (полтора рубля); за тысячу русскихъ папиросъ дерутъ 30—35 рублей и т. д. Довольно часто наша каютъ-компанія приглашаетъ къ себѣ другія и всегда устраиваетъ въ такомъ случаѣ при выпивкѣ блины. Шампанское уничтожаютъ въ такомъ случаѣ прямо ящиками. Это очень тяжело, конечно, ложится на нашъ бюджетъ. Иногда вычеты за столъ бываютъ около 110 рублей, а это значитъ, что 50 рублей были вычтены за общественную выпивку. Раньше до Портъ-Саида на нашемъ догоняющемъ отрядѣ пили сравнительно очень умѣренно, но теперь, войдя въ тропики и соединившись съ эскадрой Рожественскаго, и у насъ точно сговорились наверстать потерянное время и начали пить ужасно много. Чѣмъ жарче день, тѣмъ холоднѣе требуется вино. Отъ меня, какъ завѣдующаго холодильной машиной, требуютъ, чтобы въ любое время дня и ночи была возможность получить холодное шампанское. Кромѣ вина въ холодильной камерѣ почти ничего другого и не бываетъ. На одномъ нашемъ кораблѣ запасъ шампанскаго поддерживается примѣрно на 15.000 франковъ (около 6.000 рублей), а насъ въ каютъ-компаніи всего 22 человѣка. Ну, такъ вотъ блины—это блюдо, которымъ мы угощаемъ всѣхъ, кто бы у насъ ни былъ,—и русскихъ консуловъ и французскихъ губернаторовъ съ дамами-француженками. Имъ это блюдо, конечно, не по нутру. Блины у насъ такъ часто дѣлаются, что нашъ „батька“, большой балагуръ, говоритъ, что это мы заранѣе поминаемъ самихъ себя“...



Китайскіе актеры.

Несмотря на это, многія жизненныя потребности были удовлетворены очень плохо не только на ходу, но даже и на стоянкахъ, такъ, напримѣръ, почтовыя и телеграфныя сношенія съ родиной были совсѣмъ не организованы. Пищевыми продуктами эскадра также не была достаточно оборудована, особенно испытывали недостатки въ этомъ отношеніи на миноносцахъ, гдѣ было тѣсно, грязно и душно. Даже на флагманскомъ кораблѣ, когда послѣ Мадагаскара пришлось разстаться съ

французскимъ ресторагомъ и французскимъ поварами, приходилось за обѣдомъ оставаться безъ водки, мяса, кофе и проч. Всюду царила невообразимая грязь, угольная пыль густымъ слоемъ покрывала все и всѣхъ и всѣ ходили совершенно черными, а обильно катившийся потъ образовывалъ грязные потоки по всему тѣлу, что придавало самый отчаянный видъ. Всѣ побѣги съ судовъ команды, возмущенія и бунты, возникающіе на почвѣ недовольства пищей или офицерами, приходилось усмирять, прибѣгая ко всей строгости военныхъ законовъ. Мы раньше уже упоминали, что стоянки совсѣмъ не были использованы въ смыслѣ подготовки команды къ тому, съ чѣмъ ей пришлось столкнуться въ походѣ и бою, такъ, напримѣръ, люди совсѣмъ не умѣли обращаться съ спасательными поясами, многіе матросы надѣвали ихъ на поясъ, вслѣдствіе чего переворачивались кверху ногами и тонули; самихъ спасательныхъ поясовъ далеко не хватало, напримѣръ, на броне-



Внутренность китайскаго двора.

носцѣ съ командой 800 человѣкъ поясовъ было всего десятка два, да и то на половину негодныхъ. Многіе не умѣли пользоваться для спасенія матросскими койками и были такіе, которые не умѣли держать весло въ рукахъ; машинныя команды совсѣмъ не были обучены шлюпочному дѣлу, подводкѣ пластырей для закрыванія подводныхъ пробоинъ и т. п. Въ концѣ марта эскадра Рожественскаго прибыла, наконецъ, въ воды Аннама и 2 апрѣля туда прибылъ со своей эскадрой адмиралъ Небогатовъ. Куда отправятся дальше, никто положительно ничего не зналъ; одни предполагали, что пойдутъ въ Корейскій проливъ, другіе, что вокругъ Японіи, но всѣ, какъ офицеры такъ и команды, съ нетерпѣніемъ ждали боя. Большинство молодежи было увѣрено въ побѣдѣ, старшіе же отдѣлывались сомнительнымъ молчаніемъ, но были и такіе, которые смотрѣли на весь походъ, какъ на авантюру, успѣхъ которой, главнѣйшимъ образомъ, зависѣлъ отъ Николая Чудотворца; нѣкоторые утѣшались тѣмъ, что японцы насъ начисто прозѣваютъ, а иные льстили себя надеждой, что они попросту не посмѣютъ на насъ напасть. Послѣдняго мнѣнія придерживался и самъ адмиралъ Рожественскій и потому такъ необдуманно

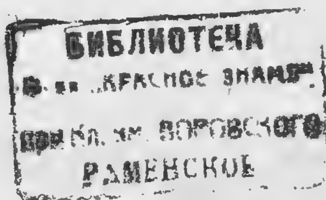
подготовилъ свою эскадру къ бою. Прежде всего, конечно, надлежало узнать, гдѣ именно находится непріятельскій флотъ и какъ лучше обойти его. Но для этой цѣли ничего не дѣлалось; имѣвшіеся у насъ крейсеры Гамбургской компаніи, достаточно быстроходные, не были использованы какъ развѣдчики. Между тѣмъ у японцевъ это дѣло было поставлено совсѣмъ иначе. Съ самаго момента прихода нашего въ Японское море, они не только точно знали наше мѣстонахожденіе, но имъ были извѣстны всѣ наши малѣйшія передвиженія, знали, однимъ словомъ, каждый нашъ шагъ. Вернувшіеся изъ плѣна офицеры разсказывали, что у каждаго изъ японскихъ прибрежныхъ полицейскихъ агентовъ была карта съ силуэтами нашихъ судовъ. Какъ на развѣдкахъ, такъ и въ досмотрахъ судовъ мы оказались достаточно плохи, такъ, напримѣръ, въ бухтѣ Ванъ-Фанга нашъ дозорный крейсеръ „Уралъ" пропустилъ мимо два японскихъ миноносца, которые шли сначала безъ всякаго флага, а потомъ подняли французскій флагъ. У насъ были свѣдѣнія, собранныя при помощи китайцевъ; они сводились къ тому, что вся эскадра адмирала Того разбита на двѣ группы и часть стоитъ въ Сунгарійскомъ проливѣ, тогда какъ другая часть находится въ Лаперузовомъ. Такимъ образомъ, мы были сильно поражены, встрѣтивъ весь японскій флотъ сосредоточеннымъ въ одномъ мѣстѣ. Между адмираломъ Рожественскимъ и командирами судовъ не было ни одного совѣщанія ни о планѣ предстоящаго боя, ни о томъ, какъ удобнѣе совершить послѣдній переходъ; маршрутъ не былъ никому объявленъ. Повидимому, никакой надобности не было идти въ бой въ такомъ разнокалиберномъ составѣ и захватывать съ собой разный хламъ, который въ бою служилъ только помѣхою. Адмиралъ Рожественскій, какъ мы уже упоминали, запретилъ убирать дерево съ кораблей, оно-то и послужило къ возникновенію пожаровъ, которые были причиной гибели многихъ изъ судовъ; на нѣкоторыхъ, впрочемъ, судахъ дерево и другіе горючіе и взрывчатые матеріалы, изъ страха адмирала, стали выбрасывать только въ день самаго боя. Пожары на нашихъ судахъ приводили въ недоумѣніе даже японцевъ, они никакъ не могли понять, что такое у насъ могло такъ сильно горѣть, и они наивно спрашивали: „почему вы такъ горѣли?" Такимъ образомъ, мы указали на важнѣйшія боевыя качества нашей цусимской эскадры и видѣли всѣ средства, которыя наше чиновничье морское министерство считало пригодными для борьбы съ такимъ энергичнымъ, рѣшительнымъ и предусмотрительнымъ противникомъ, каковымъ были японцы. Мы поставили нашей эскадрѣ задачу прорваться во Владивостокъ, но при этомъ, безъ всякой надобности, навязали ей тяжелый багажъ въ видѣ никуда не пригоднаго старья, которое могло только помѣшать выполненію этой задачи и помѣшало въ дѣйствительности. Отправляя нашу цусимскую эскадру, мы поступили какъ отчаянный игрокъ, ставящій свою послѣднюю карту, и поставили на нее не болѣе, не менѣе, какъ—положеніе Россіи, какъ великой державы. Мы имѣли время одуматься; когда еще на пути отъ Мадагаскара узнали о паденіи Портъ-Артура и гибели всей нашей тихоокеанской эскадры и, наконецъ, о разгромѣ нашей арміи подъ Мукденомъ, то ясно становилось, что въ дальнѣйшемъ движеніи впередъ цусимской эскадры надобности уже не представлялось.

Разсчитывать на возможность полнаго уничтоженія японскаго флота мы не могли, и побѣда въ бою не имѣла уже теперь того значенія, которое оправдывало бы сопряженный съ этой операціей рискъ. Если не считать смѣшного гулльскаго инцидента, то переходъ нашей эскадры отъ Кронштадта до Цусимы, безпримѣрный по своей грандіозности, надо считать удачнымъ; рѣшимость же прорваться къ Владивостоку со всей нашей неуклюжей „армадой" нельзя признать удачной.



Цусимскій бой, равнаго которому не было еще въ исторіи человѣческихъ столкновеній, не былъ боемъ равныхъ другъ другу противниковъ, это была просто жестокая экзекуція, совершенная однимъ надъ другимъ. Въ результатѣ получилась мученическая гибель однихъ, поплатившихся за грѣхи другихъ, и по нынѣ благополучно здравствующихъ. Японцы и подъ Цусимой, подобно тому, какъ и въ предыдущее время войны, заставляли насъ дѣлать то, что имъ было выгодно и чего они хотѣли. Адмиралъ Рожественскій повелъ свою эскадру именно такъ, какъ этого хотѣли японцы: онъ попалъ въ разставленную ему ловушку, гдѣ очутился въ полной готовности весь японскій флотъ, мы оказались въ пространствѣ, замкнутомъ съ востока берегами Японіи и съ запада островомъ Цусима; съ сѣвера путь былъ прегражденъ эскадрой адмирала Того, а съ юга насъ раздергивали японскіе крейсера. Съ момента нашего рѣшенія идти черезъ Корейскій проливъ японцы знали уже все, что имъ надо было знать, и не мы уже, а непріятель выбиралъ по своему усмотрѣнію и мѣсто боя, и время его, создавая обстановку, при которой можно было бить насъ навѣрняка *). 14-го мая, около двухъ часовъ дня начался этотъ ужасный бой подъ Цусимой, а около 8 часовъ вечера того же дня наше главное боевое ядро было разбито и совершенно уничтожено, сожжено и японцамъ оставалось только добивать жалкіе и малопригодные къ бою остатки нашей, казавшейся столь могучею и страшною, эскадры. Японцы дѣйствовали въ этомъ бою, какъ на маневрахъ, хладнокровно поражая сначала лучшія части нашей эскадры, а потомъ спокойно переходя къ слабѣйшимъ. Въ этомъ бою все было противъ насъ: и негодность къ бою нашихъ судовъ, и наша неумѣлость въ маневрированіи и стрѣльбѣ, и несоотвѣтственныя качества орудій, и слабость снарядовъ, и тихоходность судовъ, и разношерстность состава, и незнакомство частныхъ руководителей съ общимъ планомъ, котораго, кажется, впрочемъ, и совсѣмъ не было. Даже окраска нашихъ судовъ была въ пользу японцевъ, облегчая имъ прицѣливаніе. Скорость стрѣльбы

*) Передъ началомъ боя адмиралъ Того отдалъ знаменательный по краткости приказъ: „Отъ этого дня зависитъ существованіе нашей родины. Нынѣшній день требуетъ храбрости и энергіи отъ каждаго офицера и каждаго матроса".



японцевъ была поразительна: съ окончанiемъ пристрѣлки, они въ полномъ смыслѣ слова осыпали избранныя суда градомъ снарядовъ, а ихъ тактика, умѣнье видѣть цѣли въ ихъ относительной важности, довершала остальное. По описанiю очевидца, хорошо знакомаго съ веденiемъ морского боя и вполнѣ безпристрастнаго наблюдателя, интересующагося, главнымъ образомъ, техническими подробностями, знаменитый цусимскiй бой происходилъ слѣдующимъ образомъ: раннимъ утромъ 14-го мая дулъ холодный сѣверо-западный вѣтеръ, и туманъ застилалъ горизонтъ. Люди, привыкшiе къ тропической жарѣ, ежились отъ холода, жались къ котламъ и машиннымъ люкамъ. Неизвѣстность производила подавляющее впечатлѣнiе. О непрiятелѣ знали только, что онъ гдѣ-то по близости, но гдѣ именно, и когда и какъ онъ появится, оставалось неизвѣстнымъ. Наконецъ туманъ сталъ понемногу разсѣиваться,—тогда наша эскадра увидала очертанiя какого-то судна, которое, описавъ дугу, скрылось за горизонтомъ; тотчасъ безпроволочный телеграфъ далъ нашимъ знать, что японцы что-то телеграфируютъ. Вслѣдъ за тѣмъ замѣчено было другое японское судно, которое довольно долгое время слѣдовало за нашей эскадрой, держась верстахъ въ 8-ми вправо. На это судно приказано было навести нѣсколько орудiй. Скоро замѣчены были еще нѣсколько непрiятельскихъ судовъ съ лѣвой стороны; на нихъ навели орудiя переднихъ башенъ судовъ, но открывать огонь почему-то не было приказано. Наконецъ, когда одинъ изъ японскихъ крейсеровъ подошелъ на разстоянiе около 5-ти верстъ, то, несмотря на запрещенiе, съ „Орла“ раздался первый орудiйный выстрѣлъ, подхваченный всѣми остальными, и началась канонада. Въ самомъ началѣ, еще при встрѣчѣ съ первымъ японскимъ судномъ, наша эскадра шла въ двѣ колонны. Въ правой шли всѣ четыре новыхъ броненосца, съ „Суворовымъ“ во главѣ, который находился подъ флагомъ адмирала Рожественскаго; за нимъ въ кильватеръ слѣдовалъ отрядъ адмирала Фелькерзама, флагъ котораго развѣвался на броненосцѣ „Ослябя“ (самого адмирала не было: онъ умеръ за нѣсколько дней передъ этимъ, но почему-то смерть его скрывали). Въ лѣвой колоннѣ шелъ отрядъ адмирала Небогатова съ флагомъ на „Николаѣ I-мъ“; за нимъ шли крейсера адмирала Энквиста съ флагомъ на „Олегѣ“. Нѣсколько впереди по сторонамъ шли развѣдчики. Немного спустя, мы произвели небольшой маневръ: первый отрядъ получилъ приказанiе увеличить ходъ и стать въ головѣ лѣвой колонны, чѣмъ первоначальный строй нарушился. Такъ шли до полудня, когда послѣдовало новое приказанiе броненосцамъ одинъ за однимъ повернуть направо, и когда это было исполнено, то приказано было вновь повернуть влѣво, при чемъ первоначальный порядокъ возстановился. Около половины второго часа дня справа показались 12 японскихъ судовъ, которыя со скоростью 16-ти узловъ шли на перерѣзъ нашему пути; во главѣ ихъ шелъ броненосецъ „Миказа“ подъ флагомъ адмирала Того; флагъ адмирала Камимуры развѣвался на крейсерѣ „Идзума“, и еще третiй адмиральскiй флагъ былъ поднятъ на крейсерѣ „Ниссинъ“. Предстояла настоятельная необходимость перестроить нашу эскадру, иначе японцы скоро очутились бы у насъ на флангѣ,—и мы повторили утреннiй маневръ. Въ это время середина японскаго боевого порядка находилась какъ разъ противъ броненосца

„Суворовъ“ на разстояніи около 10-ти съ половиною верстъ. Эскадра адмирала Того быстро перешла на нашу лѣвую сторону и, сдѣлавъ ловко поворотъ, пошла однимъ курсомъ съ нами. Японцы дѣлали свой поворотъ въ то время, когда мы начали

наше перестроеніе, и въ силу этого „Ослябя“ долженъ былъ уменьшить свой ходъ; въ это время разстояніе между противниками было около 5-ти съ половиной верстъ; задерживающійся „Ослябя“ представлялъ японцамъ прекрасную цѣль, и каждое японское судно при поворотѣ стрѣляло по „Ослябя“. Скоро нашъ

маневръ оказался нѣсколько разстроеннымъ. „Суворовъ“ подалъ направо и, идя 10-ти узловымъ ходомъ, думалъ, что лѣвая колонна пойдетъ за хвостомъ броненосцевъ. Съ „Суворова“ былъ поданъ сигналъ: „всѣмъ стрѣлять по головному судну японской эскадры“. Во время послѣдняго поворота „Суворова“ „Ослябя“ зашелъ нѣсколько впередъ и, стремясь стать за „Орломъ“, задержался, чѣмъ привелъ въ замѣшательство слѣдовавшія за нимъ суда. „Ослябя“ успѣлъ сдѣлать только три выстрѣла, какъ вдругъ японскій снарядъ попалъ въ амбразуру его башни, опрокинулъ орудіе и сорвалъ крышу башни; такъ какъ на „Ослябѣ“ была неполная броня, кончавшаяся у этой башни, то слѣдующіе два непріятельскіе снаряда, туда попавшіе, сдѣлали двѣ огромныхъ пробоины; вода хлынула въ нихъ и судно осѣло носомъ. Вскорѣ послѣ того три 12-дюймовыхъ снаряда попали въ середину судна въ одно и то же мѣсто, въ броневую плиту у ватерлиніи: первый ослабилъ болты брони, второй своротилъ броневую плиту у ватерлиніи, а третій сдѣлалъ большую пробоину въ серединѣ корабля. Передняя часть судна была совершенно затоплена, такъ что „Ослябя“ вынужденъ былъ выйти изъ строя; вслѣдъ затѣмъ онъ медленно затонулъ, около трехъ часовъ дня. Спасти удалось только небольшую часть команды. Послѣ этого японцы весь свой огонь сосредоточили на „Суворовѣ“, который сталъ сильно терпѣть отъ этого огня. Желая какъ-нибудь избѣжать его, „Суворовъ“ повернулъ опять вправо и, немного отойдя, вновь взялъ прежній курсъ. Японцы въ полномъ смыслѣ слова засыпали „Суворова“ дождемъ снарядовъ; одинъ изъ нихъ попалъ въ переднюю башню, снесъ ея крышу и произвелъ взрывъ находившихся тамъ мѣшковъ пороха. Другой снарядъ попалъ въ броневую рубку, при чемъ осколкомъ снаряда былъ раненъ въ голову адмиралъ Рожественскій. Съ передней части судна была сорвана вся броня, а на кормѣ вспыхнулъ большой пожаръ. При такихъ обстоятельствахъ броненосецъ долженъ былъ выйти изъ строя. Мѣсто его въ боевой колоннѣ занялъ теперь броненосецъ „Александръ III-й“, который принялъ на себя весь сконцентрированный огонь японскаго флота. Противникъ занималъ несравненно болѣе выгодное для стрѣльбы расположеніе, всѣ его суда могли стрѣлять безпрепятственно одновременно, тогда какъ у насъ заднія суда на пути своихъ выстрѣловъ встрѣчали впереди стоящія, кромѣ того, и черный дымъ нашего стараго пороха застилалъ пространство и мѣшалъ наводкѣ. Чтобы избѣжать сконцентрированнаго огня противника, „Александръ III-й“ повернулъ на востокъ. Его примѣру послѣдовали и другія, слѣдовавшія за нимъ суда. Правда, что броненосецъ на нѣкоторое время избѣжалъ страшнаго огня непріятеля, но зато послѣдовательному сосредоточенному огню подверглись остальные броненосцы. На нихъ начались страшные пожары; одинъ бокъ „Александра III-го“ весь былъ въ огнѣ, горѣла окраска судна, и онъ также былъ вынужденъ выйти изъ строя, уступивъ свое мѣсто броненосецу „Бородино“. Въ этотъ моментъ японцы значительно продвинулись на востокъ, опередивъ нашъ головной корабль. Мы хотѣли воспользоваться этимъ обстоятельствомъ, чтобы подъ кормой у непріятеля проскочить на сѣверъ, и съ этой цѣлью „Бородино“ взялъ курсъ на сѣверъ. Японцы тотчасъ замѣтили этотъ маневръ и, быстро повернувъ всѣми судами, пошли на за-

падъ, опять-таки на перерѣзъ нашему курсу. Тогда „Бородино“ опять повернулъ на востокъ и обѣ эскадры прошли мимо встрѣчными курсами. Теперь цѣлью японцевъ сдѣлался броненосецъ „Орелъ“. Положеніе его было очень трудное: еще во время поворота „Александра III-го“ на востокъ, на „Орлѣ“ вспыхнуло болѣе 30 пожаровъ, горѣли матросскія койки и корабельные тросы, ѣдкій дымъ отъ послѣднихъ проникалъ въ боевую рубку, въ нижнія палубы и достигъ снаряднаго магазина. Работавшая тамъ команда, принявъ этотъ дымъ за взрывъ въ башнѣ, бросилась вонъ оттуда и подача снарядовъ прекратилась; надо было время, чтобы водворить порядокъ. Когда японцы сосредоточили огонь на „Орлѣ“, то огонь этотъ былъ такъ силенъ, что въ теченіе 5-ти минутъ въ броненосецъ попало около дюжины 12-дюймовыхъ снарядовъ и 40—8-дюймовыхъ. Каждый японскій снарядъ дѣлалъ пробоины до одной сажени высотою и такой же ширины, а при разрывѣ насыщалъ пространство чернымъ дымомъ, отъ котораго люди задыхались; положеніе ихъ было отчаянное, — одинъ матросъ, напримѣръ, получилъ 130 ранъ отъ осколковъ снарядовъ. Одинъ изъ снарядовъ попалъ въ амбазуру орудія на „Сисоѣ Великомъ“ и причинилъ такой пожаръ, что броненосецъ долженъ былъ выйти изъ строя. Во главѣ колонны броненосцевъ сталъ опять „Александръ III“. Потерявъ возможность управляться, броненосецъ „Суворовъ“ продолжалъ безпорядочно идти въ сѣверо-западномъ направленіи, проходя около нашего строя, но только съ непріятельской стороны; его приняли за „Миказу“ и направили на него огонь, тѣмъ временемъ приблизился японскій флотъ и вновь началъ осыпать „Суворова“ снарядами; подъ этимъ перекрестнымъ огнемъ и своихъ и чужихъ „Суворовъ“ бросился на югъ, гдѣ опять попалъ подъ нашъ огонь. Около 4-хъ часовъ дня онъ подвергся минной атакѣ одной изъ японскихъ миноносныхъ флотилій, но, несмотря на то, что имѣлъ только одно годное орудіе, онъ все-таки отбился отъ этой атаки, когда же къ противнику подошла еще другая миноносная флотилія, то „Суворовъ“ получилъ 4 удара минами, однако ко дну не пошелъ, это случилось съ нимъ только въ восьмомъ часу вечера. Въ пятомъ часу дня спустился густой туманъ и наши



Пристань въ Такагамѣ.

суда повернули на югъ, затѣмъ измѣнили курсъ на западъ и около 6-ти часовъ дня прямо направились къ Владивостоку. Японцы, замѣтившіе наше движеніе на югъ, сами продвинулись въ этомъ направленіи очень далеко, и наши суда уже ничто не безпокоило. Противникъ потерялъ изъ виду наши главныя силы, — впрочемъ, не надолго; скоро они повернули опять на сѣверъ и, благодаря преимуществу въ ходѣ, нагнали насъ и бой возобновился съ прежней силой. За это время нашъ строй нѣсколько измѣнился *): бывшій въ головѣ „Александръ III-й" на нѣкоторое время вышелъ изъ строя и, вернувшись, занялъ мѣсто за „Сенявинымъ", „Нахимовъ" же сталъ въ хвостѣ. За это время произошло слѣдующее: „Александръ III-й", на которомъ еще сохранились мачты и трубы, шелъ прямо на „Суворова", имѣвшаго сильный кренъ на лѣвый бортъ; на „Александрѣ III-мъ" ясно можно было различить совсѣмъ избитые борта; за нимъ шелъ „Бородино", весь объятый пламенемъ, а кругомъ его море точно кипѣло отъ непріятельскихъ перелетовъ и недолетовъ, которые поднимали огромные столбы воды, самъ же броненосецъ былъ совершенно окутанъ густымъ дымомъ. Около пяти часовъ дня на „Суворовѣ" подбили послѣднюю носовую башню и пробили броневую палубу; началось сильное нахлестываніе воды, съ которымъ справиться было очень трудно.

Въ шестомъ часу къ „Нахимову" подошелъ нашъ миноносецъ и передалъ приказаніе адмирала Рожественскаго: „адмиралу Небогатову принять команду". Въ это время путь на сѣверо-востокъ оказался свободнымъ и у насъ явилась надежда прорваться къ Владивостоку. Но непріятель вовсе этого не желалъ допустить; японцы разбились на два отряда: одинъ пошелъ нѣсколько впереди насъ, другой — сзади. Шедшій впереди правый отрядъ въ 6 часовъ вечера открылъ поразительно мѣткій огонь по „Александру III-му" съ разстоянія около 5 верстъ. Броненосецъ долженъ былъ выйти изъ строя, онъ легъ на правую сторону и въ 7 часовъ вечера перевернулся кверху килемъ и затонулъ. За нимъ погибъ „Бородино",—на немъ около этого же времени взорвался пороховой погребъ, и онъ перевернулся на своемъ боевомъ мѣстѣ и почти мгновенно пошелъ ко дну. „Орелъ" силился обойти тонувшій „Бородино" и въ это время сдѣлался главной цѣлью японцевъ, при чемъ и безъ того на сильно избитомъ броненосцѣ вспыхнулъ огромный пожаръ въ адмиральской каютѣ. Надо вспомнить, что, несмотря на просьбу командира „Орла" выбросить съ судна все дерево, адмиралъ Рожественскій приказалъ адмиральскую каюту оставить неприкосновенной. Этотъ пожаръ, который былъ очень силенъ, сослужилъ службу непріятелю, пламя его при наступающей темнотѣ служило точкой прицѣливанія. Броненосецъ „Николай I-й" круто повернулъ къ западу, а въ безпорядкѣ за нимъ послѣдовали прочія суда. Въ это время начались атаки японскихъ миноносцевъ, которые въ числѣ около 100 атаковали съ сѣверо-востока и съ запада.

Наши транспорты и прикрывавшіе ихъ крейсера, какъ уже сказано, находились въ хвостѣ боевой колонны, и еще въ самомъ началѣ боя японцы послали три отряда

*) „Путь къ Цусимѣ". П. К. Худяковъ, изд. 1908 г.

своихъ судовъ для атаки нашихъ крейсеровъ съ юга; эта атака удалась противнику и наши крейсера были разсѣяны, но около 5-ти часовъ къ нимъ подошли главныя силы и японскіе крейсера были отбиты. Въ ночь съ 14-го на 15-е мая противникъ велъ многочисленныя атаки своими миноносцами; но всѣ онѣ не имѣли серьезныхъ результатовъ, несмотря на то, что команды нашихъ судовъ были жестоко измучены и нравственно подорваны; отъ минныхъ атакъ пострадали только три нашихъ судна, и то потому, что были подъ огнями. „Сисой Великій" былъ сильно избитъ—носовая часть особенно пострадала—и броненосецъ, глубоко осѣвъ носомъ, не могъ дѣлать болѣе 4 узловъ ходу. На его благополучіе, въ корму попала мина черезъ пробоину, залилась вода и помогла судну выровняться, винты заработали и могли дать 12 узловъ ходу. „Сисой Великій" на другой день былъ затопленъ собственной командой, при



Пляжъ въ Чифу.

чемъ люди спаслись на шлюпкахъ. Жертвой японскихъ миноносцевъ послужилъ „Николай I-й". Его атаковали до 20 миноносцевъ. „Николай I-й" нѣсколько часовъ отбивался отъ этихъ атакъ, но, въ концѣ концовъ, въ него попало четыре мины. Въ то же время четыре японскихъ миноносца атаковали „Владиміра Мономаха";—три были отбиты огнемъ, а четвертый, уходя, показалъ наши позывные, и его подпустили ближе; тогда онъ выпустилъ мину съ самаго близкаго разстоянія; эта мина и рѣшила участь крейсера, весьма мало пострадавшаго во время дневного боя, но японскій миноносецъ былъ разстрѣлянъ и потопленъ. Наши миноносцы, которые было очень трудно отличать отъ японскихъ, мало приносили намъ пользы, служа часто причиною ложныхъ тревогъ.

Въ ночь на 15-е мая адмиралъ Того отдалъ своей эскадрѣ приказаніе собраться къ сѣверу отъ мѣста бывшаго сраженія. И когда это было исполнено, то путь на Владивостокъ уцѣлѣвшимъ судамъ эскадры былъ опять отрѣзанъ. Около 11-ти часовъ утра показался отрядъ адмирала Небогатова. Въ головѣ шелъ броненосецъ

„Николай I-й“, а за нимъ „Орелъ“, „Апраксинъ“, „Сенявинъ“ и крейсеръ „Изумрудъ“. Чуть только замѣтили наши суда, крейсеръ „Кассуга“ тотчасъ же открылъ по „Николаю I-му“ огонь съ разстоянія около 9 верстъ; несмотря на дальность, японцы быстро пристрѣлялись. Уже третій снарядъ попалъ въ дымовую трубу. Наши суда не могли оказать должнаго сопротивленія: они были избиты, и, кромѣ того, противъ нашихъ четырехъ стояло 12 непріятельскихъ, совершенно свѣжихъ и въ блистательномъ порядкѣ; нѣкоторыя изъ нихъ стрѣляли съ такого разстоянія, на какое не могло отвѣчать ни одно изъ нашихъ орудій. Окруженный со всѣхъ сторонъ непріятелемъ, отрядъ Небогатова вынужденъ былъ сдаться. Такъ закончился небывалый въ исторіи бой подъ Цусимой, въ которомъ погибъ весь нашъ флотъ. Свое донесеніе о боѣ адмиралъ Того заключилъ слѣдующими словами: „непріятельскій флотъ оказался много ниже нашего по качествамъ своимъ. Слѣдуетъ признать также, что непріятельскіе офицеры и экипажъ съ величайшей энергіей сражались за свое отечество. То, что нашъ флотъ, несмотря на это, все-таки одержалъ побѣду и имѣлъ удивительный успѣхъ, объясняется высокими добродѣтелями нашего императора, а не какою-либо человѣческою мощью. Особенно я долженъ быть благодаренъ невидимымъ духамъ императорскихъ предковъ за то, что потери среди офицеровъ и команды у насъ были такъ невелики“.

Судьба, постигшая наши суда, была такова: броненосецъ „Князь Суворовъ“ артиллерійскимъ огнемъ противника былъ приведенъ въ совершенную негодность и затонулъ отъ этого огня и совмѣстныхъ съ нимъ минныхъ атакъ (изъ 900 человѣкъ команды никто не спасенъ); броненосецъ „Императоръ Александръ III-й“ былъ также разбитъ артиллерійскимъ огнемъ и затонулъ около 8 часовъ вечера (вся команда погибла); броненосецъ „Бородино“ затонулъ также около этого времени и тоже отъ артиллерійскаго огня (изъ 900 человѣкъ команды спасся только одинъ); броненосецъ „Орелъ“ сильно пострадалъ отъ огня и кончилъ тѣмъ, что сдался непріятелю въ составѣ эскадры адмирала Небогатова; броненосецъ „Ослябя“ затонулъ около трехъ часовъ дня отъ артиллерійскаго огня противника; броненосецъ „Сисой Великій“ былъ избитъ артиллерійскимъ огнемъ и потопленъ собственной командой; броненосецъ „Наваринъ“ былъ поврежденъ орудійнымъ огнемъ и ночью потопленъ японскими минами; броненосецъ „Нахимовъ“ былъ поврежденъ артиллерійскимъ огнемъ, пострадалъ отъ минъ и, продержавшись на водѣ до 10 часовъ утра 15-го числа, затонулъ; броненосецъ „Николай I-й“, будучи сильно поврежденъ орудійнымъ огнемъ, сдался въ плѣнъ японцамъ; броненосецъ „Сенявинъ“, также поврежденный огнемъ непріятеля, сдался ему 15-го мая (въ командѣ его потерь было мало); броненосецъ „Ушаковъ“ отказался сдаться въ плѣнъ и былъ потопленъ артиллерійскимъ огнемъ крейсеровъ „Ивато“ и „Якума“; крейсеръ „Дмитрій Донской“ послѣ битвы съ японскими крейсерами ушелъ отъ нихъ и былъ потопленъ своею же командой 16-го мая, команда, съѣхавшая на берегъ, была тамъ захвачена японцами; крейсеръ „Свѣтлана“ пошелъ ко дну еще 15-го мая отъ огня японской артиллеріи; крейсеру „Изумрудъ“ удалось проскочить, но вблизи Владивостока онъ наскочилъ на камень; крейсера „Олегъ“, „Аврора“ и „Жемчугъ“, хотя и поврежденные непріятельскимъ

огнемъ, успѣли укрыться въ гавани Манилы. Лишь только крейсеръ „Алмазъ“ благополучно достигъ Владивостока. Потери японцевъ въ цусимскомъ бою были весьма незначительны: броненосецъ „Миказа“, несмотря на то, что въ началѣ боя адмиралъ Рожественскій приказалъ на немъ сосредоточить весь нашъ огонь, получилъ только четыре снаряда, не принесшихъ ему особаго вреда, другія японскія суда пострадали еще меньше; только нѣсколько ихъ миноносцевъ, слишкомъ смѣло зарвавшихся во время минныхъ атакъ, были нами потоплены. О послѣднихъ минутахъ боя разсказываютъ, что когда наступила темнота, то у насъ водворилась невообразимая суголока и безпорядокъ; въ наступившихъ минныхъ атакахъ трудно было отличать своихъ отъ чужихъ, постоянно мѣняли курсъ и въ концѣ концовъ потеряли свои



Скалы около Владивостока.

мѣста, никто не зналъ, куда идти; только большой ходъ, который имѣли суда, спасалъ ихъ нѣсколько отъ минъ, такъ какъ образовавшаяся сильная ходовая волна отклоняла мины въ сторону. До поздней ночи наши крейсеры кружились на одномъ мѣстѣ, силясь прорваться къ Владивостоку, но куда бы они ни сунулись, вездѣ видѣли передъ собою массу огней и слышали грохотъ пушекъ, при чемъ нельзя было разобрать, свои это или непріятель. Крейсеръ „Олегъ“ прорвался-таки на югъ, но получилъ довольно сильное поврежденіе въ машинѣ, такъ что, придя въ Манилу, тотчасъ же сталъ въ докъ и приступилъ къ исправленію. Послѣднимъ актомъ несчастнаго цусимскаго боя была сдача въ плѣнъ адмирала Рожественскаго. Къ объятому пламенемъ броненосцу „Суворовъ“ подошелъ миноносецъ „Буйный“, который даже не зналъ, что на борту броненосца находился адмиралъ. Около 5-ти часовъ дня „Буйный“ подъ непріятельскимъ огнемъ принялъ на себя

раненаго адмирала. Въ это время на „Буйномъ“ находилось еще 200 человѣкъ, спасенныхъ съ затонувшаго броненосца „Ослябя“. Когда Рожественскій перешелъ на „Буйный“, то былъ поднятъ сигналъ: „адмиралъ Рожественскій передаетъ командованіе адмиралу Небогатову“, но не было приказа о томъ, что адмиралъ раздѣляетъ участь команды своего корабля, равно какъ и вообще не отдано было никакихъ приказаній относительно экипажа „Суворова“. Хотя „Буйный“ послѣ пріема адмирала Рожественскаго и получилъ пробоину въ носовую часть, но ему все-таки удалось проскользнуть и скрыться. Утромъ 15-го мая у Небогатова было четыре старыхъ полуразбитыхъ броненосца, остатки совершенно растрепаннаго „Орла“ и два миноносца. Команда была до того утомлена, что, отъ изнеможенія, угара и удушья, люди не могли двигаться и буквально валились съ ногъ. При такихъ условіяхъ адмиралъ Небогатовъ увидѣлъ себя окруженнымъ 28-ю сильными и вполнѣ исправными судами адмирала Того, которыя готовы были тотчасъ же вступить въ бой. Въ какомъ положеніи находились наши суда, видно изъ письма одного японскаго офицера изъ Майдзуру, куда былъ приведенъ „Орелъ“; онъ писалъ, что „мы сами были испуганы, когда увидали результаты нашей стрѣльбы. На каждомъ шагу можно было провалиться въ настоящую пропасть. На палубѣ не осталось цѣлаго, не тронутаго снарядами пространства въ 4 квадратныхъ сантиметра. Все избито, исковеркано; всюду обломки желѣза, трубъ, орудій. Потребовалось четыре дня упорной работы, чтобы сдѣлать возможнымъ свободный входъ внутрь корабля“. Изъ всего строевого состава офицеровъ на броненосцѣ осталось къ утру 15-го мая только два. Въ брошюрѣ А. Затертаго, матроса съ броненосца „Орелъ“, говорится слѣдующее: „нашъ броненосецъ имѣлъ страшный видъ. Всюду бросались въ глаза ужасающіе слѣды артиллерійскаго огня. Палубы, борты, пушки, дымовыя трубы, мачты, ходовыя рубки, все, положительно все, было разбито, исковеркано, искрошено, расшатано, исцарапано, согнуто. Всѣ шлюпки оказались сожженными; отъ нихъ остались только обгорѣлыя головешки. Миноноски, на которыхъ Рожественскій мечталъ сразиться съ японцами, совершенно развалились; желѣзная обшивка въ нихъ висѣла жалкими лохмотьями, а изнутри выглядывали поломанныя части машинъ. Элеваторы для подачи въ башни снарядовъ были проломлены; стальные тросы въ нихъ были перебиты, вслѣдствіе этого электрическіе подъемники не могли уже больше подавать снарядовъ. Всѣ снасти оборвало такъ, что невозможно было больше подавать сигналы. Мостики покоробило до неузнаваемости. Трапы снесло и свернуло винтомъ. Весь носъ корабля разворотило такъ, что хоть въѣзжай на тройкѣ. Нѣкоторыя пробоины были больше квадратной сажени. Всѣхъ пробоинъ, и крупныхъ и мелкихъ, на „Орлѣ“ было болѣе 300. На сплошь продырявленныхъ палубахъ валялись куски желѣза, обрывки снастей, обгорѣлые лоскуты коекъ, обломки отъ приборовъ, разметанный уголь, сплавленные осколки роковыхъ непріятельскихъ бомбъ. А среди всего этого валялись изуродованные, растерзанные трупы людей, прокопченные, обгорѣлые. И куда ни взглянешь, все тотъ же безформенный хаосъ. Думалось, что здѣсь свирѣпство-

вали и все разрушали неземныя стихійныя силы. Уцѣлѣвшіе отъ боя, покрытые копотью и грязью, изнуренные непосильной работой матросы молча и съ болью въ душѣ безцѣльно бродили по кораблю взадъ и впередъ, уныло понуря голову и какъ бы соображая, какія еще новыя слѣдствія можетъ принести имъ съ собою новый, начавшійся день 15-го мая".

Адмиралъ Небогатовъ былъ въ такой мѣрѣ убѣжденъ въ невозможности и безцѣльности дальнѣйшей борьбы, что сдачу японцамъ считалъ единственнымъ средствомъ сохранить жизнь 2.000 человѣкъ; на судѣ въ свое оправданіе онъ высказалъ: „Съ точки зрѣнія моихъ судей, приговорившихъ меня къ позорному наказанію, я долженъ былъ взорвать суда въ открытомъ морѣ и обратить 2.000 матросовъ въ окровавленные клочья; я долженъ былъ бы открыть кингстоны и утопить 2.000 человѣкъ въ теченіе нѣсколькихъ минутъ. Во имя чего?.. Во имя чести Андреевскаго флага. Но вѣдь этотъ флагъ является символомъ той Россіи, которая въ проникновенномъ сознаніи обязанностей великой страны бережетъ достоинство и жизнь своихъ сыновъ, а не посылаетъ людей на смерть на старыхъ корабляхъ для того, чтобы скрыть и утопить въ морѣ свое нравственное банкротство и хищеніе, свое бездарное служеніе, ошибки, умственную слѣпоту и мракъ невѣдѣнія элементарнѣйшихъ началъ морского дѣла. Для такихъ представителей такой Россіи я не имѣлъ права топить людей".



Озеро Байкалъ.

Во всемъ этомъ печальномъ событіи отрадной является дѣятельность крейсера „Дмитрій Донской". Этотъ крейсеръ сначала сталъ прорываться къ югу, слѣдуя за судами адмирала Энквиста, но, имѣя очень небольшой ходъ, отсталъ отъ нихъ и рѣшилъ самостоятельно прорваться къ Владивостоку. Онъ уже благополучно миновалъ Цусиму, когда утромъ его нагналъ миноносецъ „Буйный", на которомъ испортилась машина; „Дмитрій Донской" снялъ съ него экипажъ, а самый миноносецъ затопилъ. Далѣе на пути онъ встрѣтилъ миноносецъ „Бѣдовый", куда успѣли переместиться адмиралъ Рожественскій и его штабъ съ остатками команды съ „Ослябя". Отъ „Дмитрія Донского" взяли сколько могли угля, а на него передали команду съ „Ослябя". Всѣ эти задержки послужили къ тому, что къ вечеру 15-го мая его нагнали японцы, но онъ отбился отъ нихъ, произведя на ихъ судахъ пожары, крей-

серы ушли, появились миноносцы, но и эта атака японцамъ не удалась; взамѣнъ ихъ появилась надежда прорваться въ Владивостокъ, но во время послѣдняго боя крейсеръ разстрѣлялъ всѣ снаряды и комендоры почти всѣ были перебиты. При такихъ условіяхъ, въ особенности въ виду могущей послѣдовать погони, рѣшили бросить курсъ на Владивостокъ, а пристали къ ближайшему острову, сняли съ крейсера команду и судно затопили. Настигшая японская погоня взяла въ плѣнъ только команду. „Бѣдовому" съ адмираломъ Рожественскимъ не удалось уйти далеко. Его сопровождалъ миноносецъ „Грозный". За ними погнались два японскихъ миноносца; когда у насъ замѣтили это, то „Грозному" приказано было прямо идти на Владивостокъ; одинъ японскій миноносецъ погнался за нимъ, но въ происшедшемъ бою былъ потопленъ, а „Грозный" дошелъ до Владивостока. Начальство на „Бѣдовомъ" рѣшило сдаться въ плѣнъ безъ боя, несмотря на то, что японскій миноносецъ былъ гораздо слабѣе „Бѣдоваго", и привели это рѣшеніе въ исполненіе!!!...

Геройски погибъ крейсеръ „Свѣтлана". Во время боя 14-го мая „Свѣтлана" получила носовую пробоину и, затонувъ носомъ, потеряла ходъ, такъ что не могла слѣдовать ни за адмираломъ Энквистомъ на югъ, ни за адмираломъ Небогатовымъ на сѣверъ; кое-какъ справившись съ своей аваріей самостоятельно, „Свѣтлана" направилась одна къ Владивостоку. Что съ ней было во время ночи—осталось неизвѣстнымъ, но на слѣдующій день ее нагнали два японскихъ крейсера и послѣ нѣсколькихъ часовъ неравнаго боя она пошла ко дну, не спуская флага. Изъ послѣднихъ эпизодовъ этого несчастнаго боя слѣдуетъ упомянуть еще о судьбѣ миноносца „Блестящій". Этотъ миноносецъ, имѣя двѣ пробоины, уходилъ за судами адмирала Энквиста, но не могъ давать болѣе 14 узловъ хода; его сопровождалъ миноносецъ „Бодрый"; послѣдній оказалъ помощь заливаемому волной „Блестящему", снялъ съ него команду и продолжалъ идти на югъ, пробираясь въ Шанхай. Командиръ „Бодраго" взялъ невѣрный курсъ, и, долго блуждая, израсходовалъ весь свой уголь и, такимъ образомъ, остался совершенно безпомощнымъ въ открытомъ морѣ. Онъ уже бѣдствовалъ такимъ образомъ около недѣли, провизія и прѣсная вода приходили къ концу, когда случайно проходившій англійскій пароходъ замѣтилъ нашъ миноносецъ, взялъ его на буксиръ и, такимъ образомъ, команда миноносца была спасена отъ страшной голодной смерти.

Такъ закончился печальный эпизодъ 14-го мая, доказавши еще разъ, что не достаточно только отваги и мужества для того, чтобы оказаться побѣдителемъ въ современномъ бою, а что необходимы и техническія знанія. Артиллерійская подготовка японцевъ была выше всякихъ похвалъ. Еще въ бою 28-го іюля съ нашей первой тихоокеанской эскадрой японцы замѣтили слабыя стороны своей артиллеріи и употребили всѣ усилія, чтобы довести ее до совершенства. Не оставалось неиспользованнымъ ни одно изъ изобрѣтеній по части артиллеріи. Зато и результаты получились поразительные: удивительно мѣтко стрѣляли по нашимъ судамъ, выбирая при этомъ своими цѣлями самыя жизненныя ихъ части. Въ „Орла" и „Суворова" попало по сотнѣ снарядовъ. Въ общемъ, при не вполнѣ

благопріятныхъ условіяхъ погоды (туманъ) и дальности (отъ 5 до 6-ти верстъ), среднее попаданіе у японцевъ было около 20%. У насъ артиллерійская подготовка совершенно отсутствовала, такъ какъ нельзя считать сколько-нибудь серьезной практикой три выпущенныхъ снаряда на орудіе; у насъ не было никакихъ новѣйшихъ для артиллерійской стрѣльбы приспособленій, мы даже не умѣли пользоваться и тѣми дальномѣрами, которые у насъ были, они не были провѣрены и при опытахъ давали ошибки въ разстояніяхъ, доходившія до 4.000 метровъ. Выше уже мы говорили о той неизмѣримой разницѣ, которая лежала между нашими и японскими снарядами. Не менѣе важное значеніе для боя имѣла и тактика. Послѣдняя у насъ совершенно отсутствовала. Съ третьяго часу дня, когда раненъ былъ адмиралъ Рожественскій, общаго управленія боемъ у насъ не было никакого. Мы себя совсѣмъ не подготовляли въ тактическомъ отношеніи; эскадренныхъ ученій не производилось, кромѣ двухъ или трехъ чуть ли не наканунѣ самаго боя. Трудно сказать, былъ ли у адмирала какой-либо планъ предстоящаго столкновенія,—если и былъ, то, во всякомъ случаѣ, таковой никому изъ командировъ судовъ извѣстенъ не былъ, его не знали даже командующіе отрядами адмиралы, вслѣдствіе чего, послѣ первыхъ же часовъ боя порядокъ былъ нарушенъ и каждый отрядъ былъ предоставленъ самому себѣ. На первыхъ же порахъ бой обратился въ простую бойню и японцы спокойно и навѣрняка поражали наши суда, безпомощно метавшіяся подъ ихъ адскимъ огнемъ. Въ бою подъ Цусимой мы поплатились за нашу вѣчную халатность, безалаберность, косность и невѣжество, усугубленныя еще невнимательностью и равнодушіемъ нашего морского министерства. Говоря о цусимскомъ разгромѣ, нельзя не сказать нѣсколькихъ словъ и о свойствахъ личнаго состава нашей пресловутой балтійско-цусимской „армады“.

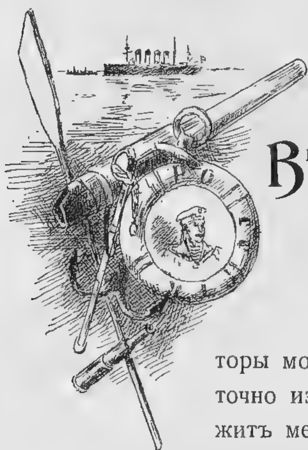


Крейсеръ „Громобой“.

Если составъ офицерства и вообще команднаго элемента въ сухопутныхъ войскахъ, гдѣ техника играетъ меньшую роль, имѣетъ огромное значеніе, то во флотѣ, кромѣ общихъ качествъ, предъявляемыхъ офицеру, онъ долженъ еще обладать и солидной научной и технической подготовкой. Но были и другія, болѣе общія причины нашихъ неудачъ: дисциплина слишкомъ узко понималась и поддерживалась не сознаніемъ необходимости государственнаго блага, а страхомъ наказаній; исполненіе долга понималось лишь только въ смыслѣ возможности оправдаться передъ судомъ, и если только представлялась какая-нибудь возможность уклониться отъ него, то этимъ не упускали случая пользоваться. Совершенно

вѣрно мнѣніе, что если бы всѣ офицерскіе чины были проникнуты сознаніемъ отвѣтственности передъ государствомъ, то мы не имѣли бы такъ много проигранныхъ сраженій, такъ много позорныхъ сдачъ, и тогда, можетъ быть, принципъ „спасенія людей“ не игралъ бы столь доминирующей роли, какъ это было въ минувшую войну съ Японіей. Искоренить техническіе недочеты, искоренить взяточничество сравнительно скорѣе и легче, чѣмъ обновить личный персоналъ: для этого нужна дѣятельная работа всего общества. Недочеты въ снаряженіи, снабженіи и постройкѣ нашихъ судовъ могли быть выполнены на мѣстѣ. Наши морскіе офицеры хромали недостатками не только общаго, но и спеціальнаго образованія, выѣзжали, главнымъ образомъ, на цензѣ, который пріобрѣтался путемъ отбытія установленныхъ номеровъ плаванія, а затѣмъ шли протекція и угодливость начальству. Спѣшность посылки эскадры потребовала сразу большого количества людей, которыхъ брали безъ разбору и по преимуществу запасныхъ, давно уже отвыкшихъ отъ условій работы на военныхъ корабляхъ, и если нѣкоторые изъ нихъ не утратили своихъ техническихъ познаній, то большинство никуда не годилось; въ особенности плохъ въ этомъ отношеніи былъ составъ командъ на эскадрѣ адмирала Небогатова. Высшее начальство очень мало заботилось о подготовкѣ этихъ командъ. Большой недостатокъ ощущался въ судовыхъ механикахъ. Другимъ, и довольно большимъ, зломъ было чрезмѣрное употребленіе вина, въ персоналѣ балтійско-цусимской эскадры сопряженное съ распущенностью. Это было весьма частымъ явленіемъ. Разсказываютъ, что даже на флагманскомъ кораблѣ одинъ завтракъ продолжался цѣлыя сутки, при чемъ было выпито неимовѣрно большое количество шампанскаго. Во время длиннаго пути каждая остановка сопровождалась путешествіемъ офицеровъ на берегъ въ хорошо извѣстныя злачныя мѣста, и случалось, что многіе, не довольствуясь прибрежными благостями, ѣздили въ большіе города: Гамбургъ, Шербургъ, Брестъ, даже Парижъ. Вообще наши морскіе офицеры весьма мало знали о прибрежныхъ портахъ, въ которыхъ имъ приходилось бывать, дальше прибрежныхъ увеселительныхъ заведеній ихъ изслѣдованія въ огромномъ большинствѣ случаевъ не доходили, или были, во всякомъ случаѣ, рѣдкимъ исключеніемъ. На плаванія у насъ мало обращали вниманія. Адмиралы считали, что они достаточно все знаютъ, и что учиться имъ нечему, командиры же судовъ, снабженные прекраснымъ путевымъ довольствіемъ, пріѣзжали на Дальній Востокъ какъ на гастроли, и передъ войной ихъ или убирали, или они сами уходили, чтобы мирно продолжать командованіе въ спокойномъ Балтійскомъ морѣ. Установленный въ морскомъ вѣдомствѣ цензъ много вредилъ дѣлу; офицерство было какъ бы гостями на судахъ, прибывая туда только для отбытія ценза, и совсѣмъ не знало ни своихъ судовъ, ни ихъ командъ, ибо не успѣвало ознакомиться съ ними. Комплектованіе личнаго состава балтійско-цусимской эскадры оставляло желать многаго; бывали случаи, когда играла роль протекція, или когда назначали туда за наказаніе, а параллельно съ этимъ многіе, которые искренно увлекались дѣломъ и могли бы принести пользу, не попадали на эскадру. Впрочемъ, не будемъ долго останавливаться на этомъ вопросѣ, недостатки подготовки нашего служебнаго пер-

сонала флота слишкомъ очевидны и объ нихъ много трактовалось въ печати, недостатки эти свойственны и многимъ другимъ нашимъ служебнымъ корпораціямъ, только нигдѣ это такъ ярко не вырисовалось и нигдѣ расплата за старые грѣхи не была такъ ужасна, какъ подъ Цусимой.



Впрочемъ, не одними описанными столкновеніями съ непріятелемъ исчерпываются дѣйствія нашихъ морскихъ силъ, дѣятельность нашихъ моряковъ въ минувшей войнѣ проявлялась еще и во многихъ другихъ случаяхъ, служившихъ какъ бы отдѣльными актами великой азіатской драмы. Въ послѣднія войны стали выступать новые факторы морской войны, которыхъ вліяніе и значеніе не были достаточно изслѣдованы и практически оцѣнены. Къ таковымъ принадлежитъ между прочимъ и боевое значеніе миноносцевъ. Какъ мы, такъ и японцы имѣли достаточное количество миноносцевъ, обладающихъ мореходными качествами; у насъ имѣлось 25 истребителей, у японцевъ 18, но зато они имѣли до 80-ти миноносокъ малой водоизмѣстимости. Оба противника, и японцы въ особенности, не выяснили себѣ въ первый періодъ кампаніи значенія этихъ судовъ и не выработали еще способа ихъ употребленія. Съ нашей стороны, казалось бы, первой цѣлью миноносцевъ должны были бы быть суда японской эскадры, которыя держались у береговъ Элита. Дѣйствуя энергично въ этомъ направленіи, миноносцы могли бы оказать большое вліяніе на ходъ морскихъ операцій: напр., выводя изъ строя непріятельскія суда, возстановить утраченное во время предательской атаки 27 января равновѣсіе; предоставить нашей эскадрѣ большую свободу дѣйствій, нападать на непріятельскіе транспорты и тѣмъ затруднить перевозку войскъ и другихъ воинскихъ грузовъ и, вообще, сдѣлать сообщенія съ базой ненадежными. Эту роль миноносцевъ мы, какъ видно, совсѣмъ упустили изъ виду, и эскадра адмирала Того спокойно находилась въ нѣсколькихъ десяткахъ верстъ отъ нашихъ миноносцевъ, совершенно ее не безпокоившихъ, и совершенно спокойно высадила четырехсотъ-тысячную армію. Хотя и существуютъ мнѣнія, что современный флотъ имѣетъ достаточныя средства, чтобы защитить себя отъ минныхъ покушеній, но всѣ эти средства не представляютъ собой чего-нибудь безусловно непреодолимаго. Адміралъ Того во время стоянокъ окружалъ себя бонами и выходилъ для состязанія съ нашими судами и съ крѣпостью при дневномъ свѣтѣ, каждый разъ возвращаясь на ночлегъ засвѣтло, когда минныя атаки весьма затруднительны. Но если такимъ образомъ эта добыча ускользала отъ нашихъ миноносцевъ, зато охота за транспортными судами представляла больше данныхъ для успѣха. Для этого прежде всего нужна была большая освѣдомленность о путяхъ, которыми слѣдовали японскіе транспорты, и вообще о ихъ сообщеніяхъ съ базой; мы же не только не имѣли этихъ необходимыхъ данныхъ,

но даже и не заботились о нихъ. Во всякомъ случаѣ, наши миноносцы могли бы быть лучше использованы. Подъ Портъ-Артуромъ они, вообще, не искали встрѣчи съ вражескими миноносцами, а при видѣ непріятельскихъ крейсеровъ думали только о томъ, какъ бы имъ самимъ уйти. Въ рѣдкихъ случаяхъ нашихъ попытокъ оперировать миноносцами мы ихъ производили такъ вяло и настолько незначительными силами, что это приводило скорѣе къ гибели нашихъ миноносцевъ, подобно „Стерегущему", „Страшному" и „Буракову". Разбирая дѣло съ этой стороны, мы должны признать дѣятельность японскихъ миноносцевъ болѣе энергичной. Мы можемъ насчитать только подъ Портъ-Артуромъ болѣе 20 атакъ, произведенныхъ японскими миноносцами. Правда, что потери, нанесенныя намъ этими атаками, не были существенными, но это объясняется тѣмъ, что японскіе миноносцы бросали свои мины съ слишкомъ большихъ дистанцій, а потому и дѣйствіе ихъ не было достаточно продуктивно. Страннымъ является только то обстоятельство, что наши миноносцы въ отраженіи этихъ атакъ участія не принимали, а спокойно оставались въ гавани. Разсматривая дѣятельность миноносцевъ обѣихъ сторонъ, нельзя не обратить вниманія, что, въ общемъ, она не имѣла рѣшительнаго характера; отъ миноносцевъ пострадало сравнительно весьма мало судовъ. Даже въ бою подъ Цусимой, когда обстановка для дѣйствій японскихъ миноносцевъ была особенно благопріятна, 80 японскихъ миноносцевъ, атаковавъ ночью наши суда, жестоко ослабленныя предыдущимъ боемъ, могли потопить только четыре изъ нихъ.



Перевозка плѣнныхъ въ Японію.

Другимъ, и очень новымъ, факторомъ современныхъ войнъ являются подводныя лодки, и, хотя въ теченіе минувшей войны онѣ не играли никакой роли, тѣмъ не менѣе, онѣ у насъ были и ихъ пытались приспособить къ дѣлу. Въ главномъ адмиралтействѣ былъ сдѣланъ докладъ о дѣйствіяхъ съ подводными лодками во время русско-японской войны. Мы приведемъ здѣсь выдержки изъ этого доклада. Первая подводная лодка „Форель" была отправлена во Владивостокъ; она была очень мала, не болѣе 17 тоннъ водоизмѣщенія и настолько не внушала къ себѣ довѣрія, что охотниковъ плавать на ней найти было трудно. Но впослѣдствіи дѣятельность этой лодки показала, что, при умѣломъ управленіи ею, она можетъ сослужить хорошую службу. Вслѣдъ за „Форелью" во Владивостокъ было послано въ разобранномъ видѣ еще 11 подводныхъ лодокъ, изъ числа которыхъ, впрочемъ, не всѣ типы оказались годными къ дѣлу. Опыты съ подводными лодками, подобно многимъ другимъ нашимъ дѣламъ, представляли собою полную безурядицу. Лодки собирались во владивостокскомъ порту, гдѣ не было для этого необходи-

мыхъ механизмовъ, ни особыхъ приспособленій, ни знающихъ это дѣло мастеровъ; лодки собирались за городомъ, довольно далеко отъ него, при чемъ не было построено никакого сколько-нибудь сноснаго жилья для команды, даже пищу приходилось приносить людямъ за нѣсколько верстъ, отчего, конечно, она получалась всегда очень плохою. Общаго руководителя дѣла также не существовало. Съ трудомъ и кое-какъ собранныя лодки были, наконецъ, отправлены въ пробное плаваніе, и тутъ съ ними произошло много курьезовъ. Команды оказались необученными, и офицеры не знали, какъ управлять подводными лодками, такъ какъ не были ознакомлены съ самой элементарной теоріей подводнаго плаванія. Одни офицеры ходили съ открытыми кингстонами, другіе съ закрытыми, машины постоянно ломались, такъ что послѣ каждаго плаванія ихъ приходилось чинить; особенно часто портилась машина на самой быстроходной лодкѣ „Сомъ", которая въ концѣ концовъ отказалась служить совсѣмъ. Какъ-то разъ лодки получили извѣстіе о приближеніи непріятеля и собрались его атаковать. Работая безъ передышки всю ночь, онѣ къ утру едва успѣли погрузить свои минные аппараты; это произошло потому, что мины и минные заряды были расположены въ 5 верстахъ другъ отъ друга, и не было никакого сарая около лодокъ, гдѣ бы можно было держать снаряженныя мины. Изъ этой первой попытки боевой дѣятельности лодокъ такъ ничего и не вышло. Немного спустя предприняли было даже цѣлый походъ въ Корею, но онъ былъ сопряженъ съ такой массой случайностей, что лодки еле вернулись во Владивостокъ, не достигнувъ цѣли. Потрачено было много времени на починку послѣ этого плаванія, прежде чѣмъ лодки вновь могли начать свои упражненія. Во всей постановкѣ дѣла подводныхъ лодокъ, вообще, ярко выразились незнакомство высшаго морского начальства съ ролью и дѣятельностью подводныхъ лодокъ и бездѣятельность, которую проявлялъ Владивостокскій портъ. Для подводнаго отряда былъ приспособленъ отдѣльный транспортъ „Шилка", но онъ былъ такъ плохо оборудованъ, что команда на немъ жить не могла, а офицеры были лишены самыхъ примитивныхъ удобствъ. Никакихъ правильныхъ ученій съ подводными лодками не производилось. Отпущенныя на лодки мины никуда не годились и стрѣлять ими было нельзя. Въ общемъ, роль подводныхъ лодокъ во Владивостокѣ свелась только къ сторожевой службѣ, и о какихъ-нибудь активныхъ дѣйствіяхъ противъ непріятеля нечего было и думать. Такимъ образомъ, первый нашъ опытъ съ подводными лодками вышелъ неудачнымъ исключительно по винѣ участвовавшихъ въ немъ представителей морского министерства.



Плѣнная японская шхуна „Хсекутсумару".

Крейсерскія операціи, которыя могутъ имѣть весьма важное вліяніе на положеніе борьбы за обладаніе моремъ, отчасти уже нами описаны въ первомъ томѣ нашего труда, поэтому здѣсь мы ограничимся только общимъ выводомъ. Въ теченіе первыхъ четырехъ мѣсяцевъ войны наша владивостокская эскадра сдѣлала два безполезныхъ выхода изъ порта, потому что выходы были предприняты оба раза на короткія разстоянія. Дѣйствія нашихъ владивостокскихъ крейсеровъ не отличались ни энергіей, ни лихостью; хотя послѣдніе рейсы и были нѣсколько удачнѣе, но особеннаго вреда непріятелю они не принесли; 6-й же выходъ, который кончился для насъ фатально, такъ какъ въ немъ мы потеряли „Рюрика", былъ послѣднимъ актомъ нашихъ крейсерскихъ предпріятій. Въ общемъ, въ теченіе 6 мѣсяцевъ наши крейсеры были въ плаваніи только 35 дней, но флагманы владивостокской эскадры совсѣмъ не старались использовать качествъ своихъ судовъ. „Россія", „Громобой", „Богатырь" и „Рюрикъ" были построены съ такимъ расчетомъ, чтобы они могли пройти изъ Кронштадта во Владивостокъ, не возобновляя запасовъ топлива; этимъ преимуществомъ мы, однако, совсѣмъ не пользовались и не удлиняли свои рейсы, изъ боязни встрѣчи съ превосходными силами противника. Не совсѣмъ понятно, почему мы прекратили выходы послѣ 1-го августа: у насъ оставались еще „Россія" и „Громобой", которые послѣ починки были бы пригодны для крейсерства.

Не менѣе важной ролью во время войны является оборона побережья, но опытъ минувшей нашей войны, какъ и другихъ войнъ, показалъ, что оборона побережій является результатомъ могущества линейнаго флота на морѣ. Всякія спеціальныя попытки тратить на этотъ предметъ силы флота, не имѣя существеннаго значенія, только будутъ уменьшать активную силу флота на морѣ. Японцы могли приступить къ операціямъ противъ Портъ-Артура только послѣ того, какъ ихъ флотъ сдѣлался господствующимъ на морѣ, при чемъ имъ думать объ особыхъ мѣрахъ для обороны своихъ побережій уже не приходилось; надо помнить, что никакая атака морскихъ базъ не страшна, пока данная сторона владѣетъ моремъ и имѣетъ могучій флотъ, и что, такимъ образомъ, принимаемыя обыкновенно мѣры, въ видѣ созданія особаго флота береговой обороны, не вызываются настоятельной необходимостью. Можно принять за вѣрное, что, съ уничтоженіемъ флота цѣлость морскихъ базъ подвергнется несомнѣнному риску, и морскія силы, которыя созданы спеціально для ихъ обороны, въ лучшемъ случаѣ, помогутъ только отсрочить моментъ паденія.

Къ одному изъ новыхъ орудій, широко примѣняемыхъ въ современныхъ морскихъ войнахъ, надо отнести мины и загражденія, примѣняемыя теперь всѣми морскими націями. Употребленіе минъ извѣстно уже давно, но онѣ употреблялись на устройство загражденій у береговъ и во входахъ въ порты. Мины располагались рядами и электрическими проводами были связаны съ берегами. Эти мины избѣгать было не трудно. Но когда ихъ стали замѣнять автоматическими минами, которыя разбрасывали въ открытомъ морѣ, покрывая ими большія площади моря и образуя какъ бы цѣлыя минныя поля, то это орудіе сдѣлалось очень опас-

нымъ, такъ какъ избѣгать ихъ стало трудно *). Скоро, впрочемъ, пришлось убѣдиться, что это орудіе обоюдоострое: нашъ минный крейсеръ „Енисей“ взорвался на своихъ собственныхъ минахъ, а затѣмъ такая же участь постигла и другой крейсеръ „Бояринъ“. Автоматическія мины опасны еще и потому, что, поставленныя на одномъ мѣстѣ, онѣ подъ вліяніемъ вѣтра и теченій перемѣщаются, при чемъ можно совершенно неожиданно нарваться на мину тамъ, гдѣ этого никакъ нельзя было ожидать. Портъ-Артурскій рейдъ былъ такъ насыщенъ минами, какъ нашими, такъ и японскими, что выходить въ море можно было только при помощи траленія. Противъ автоматическихъ минъ возражаютъ съ точки зрѣнія международнаго права, но какія же воюющія націи будутъ сообразоваться съ такимъ призракомъ, который представляетъ изъ себя международное право. Минувшая наша война съ Японіей полна примѣровъ самаго безцеремоннаго нарушенія этого права не только воюющими сторонами, но и прочими державами, обязанными къ извѣстному образу дѣйствій принятымъ ими нейтралитетомъ. Наконецъ, послѣднимъ новѣйшимъ факторомъ современныхъ войнъ является безпроволочный телеграфъ, но его практическое значеніе еще недостаточно выяснилось. У японцевъ онъ былъ сильно распространенъ, у насъ же имъ пользовались довольно умѣренно по причинѣ недостаточнаго числа приборовъ; во всякомъ случаѣ, надо думать, что безпроволочный телеграфъ современемъ получитъ большое примѣненіе, какъ замѣна существующей сигнализаціи болѣе быстрымъ и совершеннымъ способомъ.

Послѣднимъ обстоятельствомъ, съ которымъ приходится считаться въ современныхъ войнахъ, является нейтралитетъ. Когда эскадра Рожественскаго стояла въ водахъ Мадагаскара, то этимъ было вызвано большое волненіе не

*) Въ минувшую нашу войну съ Японіей минныя загражденія принесли довольно значительныя потери. Съ нашей стороны:

Броненосецъ „Петропавловскъ“ въ 18.800 тоннъ водоизмѣщенія пошелъ ко дну 31-го марта 1904 г.

Броненосецъ „Побѣда“ въ 12.600 тоннъ водоизмѣщенія получилъ тяжелую аварію 31-го марта 1904 г.

Броненосецъ „Севастополь“ въ 11.800 тоннъ водоизмѣщенія получилъ тяжелыя аваріи 10-го іюня и 10-го августа 1904 года.

Броненосный крейсеръ „Баянъ“ въ 7.800 тоннъ водоизмѣщенія получилъ тяжелыя аваріи 13-го іюля 1904 г.

„Бояринъ“, крейсеръ 2-го класса въ 3.400 тоннъ водоизмѣщенія, пошелъ ко дну 1-го февраля 1904 г.

„Енисей“, минный транспортъ въ 3.000 тоннъ водоизмѣщенія, пошелъ ко дну 29-го января 1904 г.

„Гремящій“, канонерская лодка въ 1.700 тоннъ водоизмѣщенія, пошла ко дну въ августѣ 1904 г.

„Бобръ“, канонерская лодка въ 950 тоннъ водоизмѣщенія, пошла ко дну 17-го мая 1904 г.

„Выносливый“, миноносецъ истребитель въ 350 тоннъ водоизмѣщенія, пошелъ ко дну 14-го августа 1904 г.

Къ этому списку надо еще прибавить крейсеръ „Громобой“, который наскочилъ на мину въ Уссурійскомъ заливѣ, и нѣсколько нашихъ контръ-миноносцевъ, получившихъ аваріи или потопленныхъ на внѣшнемъ рейдѣ Портъ-Артура.

Съ японской стороны:

Броненосецъ „Асахи“ въ 15.000 тоннъ водоизмѣщенія получилъ легкую аварію въ носу 2-го мая 1904 г.

Броненосецъ „Хатцузе“ въ 1.500 тоннъ водоизмѣщенія пошелъ ко дну 2-го мая 1904 г.

Броненосецъ „Яшима“ въ 12.300 тоннъ водоизмѣщенія пошелъ ко дну 2-го мая 1904 г.

„Ткассаго“, крейсеръ 2-го ранга въ 4.200 тоннъ водоизмѣщенія, пошелъ ко дну 30-го ноября 1904 г.

„Асаши“, крейсеръ 2-го класса въ 2.600 тоннъ водоизмѣщенія, получилъ тяжелую аварію 30-го ноября 1904 г.

„Чійода“, крейсеръ 2-го класса въ 2.200 тоннъ водоизмѣщенія, получилъ тяжелую аварію 13-го іюля 1904 г.

„Хей Іенъ“, судно береговой обороны въ 2.250 тоннъ водоизмѣщенія, пошло ко дну 3-го ноября 1904 г.

„Сай Іенъ“, судно береговой обороны въ 2.300 тоннъ водоизмѣщенія, пошло ко дну 3-го сентября 1904 г.

„Міако“, посыльное судно въ 1.800 тоннъ водоизмѣщенія, пошло ко дну 1-го мая 1904 г.

„Каимонъ“, канонерская лодка въ 1.360 тоннъ водоизмѣщенія, пошла ко дну 23-го іюля 1904 г.

„Гайятори“, миноносецъ истребитель въ 350 тоннъ водоизмѣщенія, пошелъ ко дну 31-го августа 1904 г.

„Акатсуки“, миноносецъ истребитель въ 350 тоннъ водоизмѣщенія, пошелъ ко дну 4-го мая 1904 г.

Два миноносца номерныхъ пошли ко дну 1-го и 4-го мая 1904 г.

только въ Японіи, но и въ Европѣ; на это указывали, какъ на вопіющее нарушеніе нейтралитета; впрочемъ, это волненіе скоро улеглось. Но вслѣдъ затѣмъ, когда наша эскадра вошла въ Камранскую бухту въ водахъ Аннама, то въ Японіи поднялось цѣлое возмущеніе, доходившее даже до угрозъ, да и Англія также подняла голосъ въ пользу своей союзницы. Ничего, конечно, серьезнаго изъ этого не вышло потому, что вопіявшія государства, Японія и Англія, первыя выказали свое безцеремонное отношеніе къ нейтралитету. Рѣзкимъ и возмутительнымъ нарушеніемъ международнаго права была атака японскими миноносцами нашихъ судовъ 27-го января подъ Портъ-Артуромъ, безъ объявленія войны, что являлось, такимъ образомъ, гнусной засадой, предательскимъ нападеніемъ. Немного спустя послѣдовала не менѣе безцеремонная, въ смыслѣ международнаго права, атака на нашего „Варяга“ въ Чемульпо, захваченнаго тамъ въ то время, когда объ открытіи военныхъ дѣйствій еще ничего не было извѣстно. Станціей для своихъ миноносцевъ, откуда японцы производили атаки на наши суда, были острова Міао-тао, принадлежавшіе Китаю, который былъ объявленъ нейтральнымъ; наконецъ, японцы не задумались нейтральную Корею сдѣлалъ операціонной базой сухопутной арміи и нарушили границу Китая, когда атаковали нашъ правый флангъ подъ Мукденомъ. Не лучше былъ понятъ нейтралитетъ и нѣкоторыми другими государствами, напримѣръ, Англіей: Японія все время пользовалась каменнымъ углемъ, который привозили англійскіе пароходы; припасы, которыми пользовались японцы, также привозились изъ Англіи; пришедшія въ негодность пушки были замѣнены англійскими, доставленными на ихъ же судахъ. Англія до такой степени работала для Японіи, что одинъ англійскій дипломатъ высказалъ, что его страна представляетъ изъ себя не что иное, какъ большую японскую мастерскую. Безъ помощи Англіи Японія не могла бы продолжать войну больше 6 мѣсяцевъ. Приведеннаго достаточно, чтобы видѣть, какое значеніе имѣетъ нейтралитетъ, какъ новый факторъ войны. Это слишкомъ уже гибкое оружіе, которое понимается и примѣняется, какъ кому это выгодно. Мнимое международное право есть не болѣе какъ миѳъ, которымъ и пользуются, чтобы маскировать различные поступки. Примѣненіе международнаго права на практикѣ заключается въ двухъ положеніяхъ: по отношенію къ воюющимъ сторонамъ — разрѣшается все, что себѣ выгодно, и запрещается все, что можетъ помочь


Портъ Таказама у Матцуямы.

противнику; по отношенію къ нейтральнымъ державамъ разрѣшается все, что согласуется съ ихъ симпатіями, имъ выгодное въ финансовомъ отношеніи, все же, что нарушаетъ ихъ спокойствіе и причиняетъ имъ непріятности, не разрѣшается и разсматривается какъ выходящее изъ границъ нейтралитета.



На этомъ сжатомъ очеркѣ мы закончимъ описаніе нашихъ морскихъ операцій, о которыхъ можно было бы сказать гораздо больше, но предѣлы нашего труда этого не позволяютъ.

Въ современной войнѣ, широко охватывающей совокупность дѣйствія громаднаго количества лицъ и обстоятельствъ, самыхъ разнообразныхъ по своей сущности и по своему значенію въ общемъ ходѣ кампаніи, инженерныя войска и ихъ разносторонняя дѣятельность являются факторомъ очень крупнымъ и виднымъ, имѣющимъ большое и непосредственное вліяніе на событія войны и на всѣ вообще военныя дѣйствія, какъ на передовыхъ позиціяхъ, служащихъ ареною боевъ, такъ и на бивуакахъ, на походѣ и въ тылу дѣйствующей арміи.

Въ самомъ дѣлѣ, современный бой, благодаря высокимъ техническимъ качествамъ огнестрѣльнаго оружія, какъ артиллерійскаго, такъ и ручного огня, начинается на громадныхъ дистанціяхъ и при условіи необычайной мѣткости и силы дѣйствія. Тутъ-то умѣніе надежно прикрывать свои войска, предоставивъ имъ въ то же время наилучшій обстрѣлъ, рѣшаетъ участь первой половины боя. Во второй половинѣ, когда противники сблизятся, когда атакующій, развивъ до наивысшей степени напряженность и силу своего артиллерійскаго и ружейнаго огня, въ бѣшеномъ ударѣ бросается на обороняющагося, — тутъ громадное значеніе имѣютъ качества тѣхъ фортификаціонныхъ укрѣпленій, на которыя производится атака: устройство гласиса, наружнаго рва и бруствера, та или иная профиль этихъ укрѣпленій, ихъ общій планъ, и, наконецъ, искусственныя загражденія передъ ними (проволока, волчьи ямы, засѣки, фугасы и т. п.) — все это является рѣшающимъ факторомъ въ послѣднемъ смертельномъ натискѣ атакующаго на обороняющагося.

Это—въ обычныхъ условіяхъ полевой войны, а въ войнѣ крѣпостной роль инженерныхъ войскъ еще болѣе значительна и уже вполнѣ рѣшаетъ участь крѣпости.

Съ послѣдовательнымъ развитіемъ дальнобойности мѣткости и разрушительнаго дѣйствія огнестрѣльнаго оружія значеніе работы инженеровъ какъ по укрѣпленію позицій для обороняющагося, такъ и по передвижному прикрыванію работъ атакующаго становится все болѣе и болѣе крупнымъ. Въ частности, въ русско-японской войнѣ, гдѣ впервые были употреблены новѣйшія усовершенствованія артиллерійскихъ орудій и ружей, на долю военныхъ инженеровъ выпала громадная и сложная задача, для разрѣшенія которой нуженъ былъ колоссальный и упорный трудъ при полномъ напряженіи силъ и умѣнія.

Но дѣятельность инженера не ограничивается его важной и отвѣтственной работой на полевыхъ позиціяхъ и въ крѣпостяхъ.

На походѣ, на бивуакахъ и въ тылу арміи инженерныя войска прокладываютъ и исправляютъ дороги и мосты, устраиваютъ понтонныя, козловыя и паромныя переправы, возводятъ бараки, помѣщенія для всевозможныхъ надобностей военнаго времени, строятъ зимнія квартиры и т. п.

Кромѣ того, устройство телефоннаго и телеграфнаго сообщенія, геліографная сигнализація, полеты аэростатовъ для развѣдочной службы и множество другихъ, самыхъ разнообразныхъ работъ вспомогательнаго значенія, вплоть до снабженія арміи ручными гранатами и сигнальными цвѣтными огнями—все это лежало на обязанности военныхъ инженеровъ, и все это, за исключеніемъ лишь военно-воздухоплавательнаго дѣла, было выполняемо въ самомъ грандіозномъ масштабѣ съ начала до конца русско-японской войны.

Эта война, по общему своему характеру, была для насъ войной оборонительной, а въ оборонительной войнѣ на долю инженерныхъ войскъ выпадаетъ еще болѣе крупная роль, чѣмъ въ наступательныхъ дѣйствіяхъ.

Театръ военныхъ дѣйствій въ минувшую кампанію не былъ вовсе подготовленъ въ инженерномъ отношеніи: кромѣ незаконченныхъ, плохо снабженныхъ и еще болѣе плохо оборудованныхъ двухъ крѣпостей—Портъ-Артура на югѣ Квантунскаго полуострова и Владивостока на берегу Японскаго моря, мы не имѣли никакихъ другихъ опорныхъ пунктовъ. Кромѣ того, въ тылу арміи мы имѣли длинную желѣзнодорожную линію въ одинъ путь съ ничтожной пропускною способностью (4 пары поѣздовъ въ сутки). Эта дорога связывала крѣпости съ сердцемъ Имперіи, находившимся за 10 тыс. верстъ отъ театра войны.

Еще болѣе отягчало наше положеніе то обстоятельство, что, для сосредоточенія на театрѣ военныхъ дѣйствій какъ вооруженныхъ силъ, такъ и запасовъ разнаго рода, въ помощь упомянутой дороги мы не дерзали, да и не могли дерзнуть пользоваться морскими сообщеніями, такъ какъ не имѣли достаточно вооруженныхъ силъ на морѣ, чтобы дать должный отпоръ непріятельскому флоту въ случаѣ, если бы этотъ флотъ сталъ угрожать нашимъ морскимъ сообщеніямъ.

Къ сожалѣнію, въ моментъ, совершенно неожиданнаго для насъ, вооруженнаго нападенія японцевъ мы во всемъ обширномъ раіонѣ дальне-восточныхъ нашихъ владѣній, считая въ томъ числѣ и Приамурскій округъ, имѣли всего на всего 64 батальона, т. е. силу до такой степени ничтожную, что о какихъ бы то ни было наступательныхъ дѣйствіяхъ съ нашей стороны не могло быть даже и мысли. Волей-неволей приходилось долго и томительно ожидать, пока намъ удастся скопить сколько-нибудь значительныя вооруженныя силы и снабдить ихъ необходимыми боевыми запасами.

Вотъ почему намъ приходилось вести войну исключительно оборонительную, въ которой отъ военныхъ инженеровъ требовалась исключительная напряженность работъ въ громадномъ масштабѣ.

Отбивая послѣдовательно одну за другой атаки непріятеля, мы шагъ за шагомъ

отходили на сѣверъ, переходя отъ одной укрѣпленной позиціи къ другой. Это томительное и деморализующее войска отступленіе продолжалось вплоть до конца сентября 1904 года, когда мы, наконецъ, перешли въ частное наступленіе, но неудачно, и когда, послѣ этой печальной неудачи, обѣ арміи—и наша, и непріятельская—застыли на рѣкѣ Шахе и, укрѣпивъ на скорую руку свои боевыя позиціи, занялись подготовленіемъ къ рѣшительному бою.

Эти укрѣпленія позицій на рѣкѣ Шахе совершенствовались въ теченіе почти $4^1/_2$ мѣсяцевъ, до половины февраля 1905 года, т. е. до громадныхъ боевъ на Шахе и подъ Мукденомъ. Здѣсь на боевыхъ позиціяхъ инженернымъ войскамъ приходилось строить батареи для орудій осадной артиллеріи, а японцы даже удивили весь міръ, выставивъ противъ нашихъ позицій на Шахе 11-дюймовыя мортиры, о



Отрядъ полковника Мадритова.

возможности употребленія которыхъ въ полевой войнѣ до сихъ поръ не приходилось слышать.

Такимъ образомъ, совершенно ясно, что общій характеръ русско-японской войны позиціонный. Какъ съ японской стороны, такъ въ особенности съ нашей было нарыто множество окоповъ и возведено громадное количество самыхъ разнообразныхъ фортификаціонныхъ укрѣпленій. Оружіемъ въ этой кампаніи служили не только скорострѣльныя артиллерійскія орудія, пулеметы и винтовки, но и лопата съ киркой, которыя заняли не менѣе почетное и видное мѣсто въ качествѣ орудія борьбы враждующихъ армій. Великую службу дѣйствующимъ войскамъ сослужили не столько малыя линемановскія лопаты, сколько большія лопаты сапернаго образца и кирки съ мотыгами, такъ какъ малыми лопатами было работать затруднительно.

Вообще на шанцевый инструментъ при современныхъ условіяхъ войны нужно смотрѣть не только какъ на снаряженіе, но и какъ на оружіе. Каждому бойцу въ со-

временной войнѣ приходится дѣйствовать поперемѣнно то винтовкою, то шанцевымъ инструментомъ, какъ для того, чтобы закрѣпить за собою только-что взятую позицію, такъ и для того, чтобы занять новую.

Такимъ образомъ, въ минувшую войну саперамъ приходилось нести очень отвѣтственную и тяжелую службу на передовыхъ позиціяхъ.

Но этимъ ихъ работа не ограничивалась, наоборотъ, дѣятельность инженерныхъ войскъ простиралась на громадномъ пространствѣ—отъ головныхъ этаповъ до непріятеля и до тыла арміи, потому что начальники военныхъ сообщеній, при прокладкѣ новыхъ дорогъ и постройкѣ новыхъ мостовъ, или при исправленіяхъ тѣхъ и другихъ, въ виду грандіозности этой работы никакъ не могли удовольствоваться лишь штатными чинами полевыхъ дорожныхъ управленій и требовали саперъ, такъ какъ, за неимѣніемъ вольно-наемныхъ дорожныхъ мастеровъ или отвѣтственныхъ десятниковъ, только саперамъ можно было поручить руководительство этими работами. Такимъ образомъ, командировками въ распоряженіе начальника военныхъ сообщеній во все время кампаніи отвлекалось отъ своего прямого дѣла нѣсколько ротъ саперъ. А между тѣмъ, нашею нормальною организаціею саперныхъ батальоновъ, придаваемыхъ съ момента объявленія мобилизаціи лишь по одному къ каждому армейскому корпусу, такого отвлеченія саперъ на тыловыя работы вовсе не предусматривается. Да и безъ этихъ командировокъ дѣйствующимъ корпусамъ почти постоянно приходилось считаться съ нехваткою саперныхъ ротъ: такъ велика была потребность въ нихъ въ эту кампанію. Зачастую сами корпуса, при производствѣ нужнѣйшихъ позиціонныхъ или дорожныхъ въ раіонѣ передовыхъ линій работъ, оставались безъ хорошо подготовленныхъ руководителей, каковыми на войнѣ могутъ быть только спеціально обученные саперы.

Помимо этого, значительное количество инженерныхъ работъ во всѣхъ трехъ дѣйствующихъ арміяхъ производилось непосредственными распоряженіями инспекторовъ инженеровъ, по приказанію командующихъ арміями. И для этихъ работъ саперы также брались изъ корпусныхъ батальоновъ, такъ какъ при штабахъ армій особаго сапернаго батальона въ распоряженіи инспекторовъ инженеровъ не имѣлось; какъ на примѣръ можно указать, что саперный батальонъ, назначенный въ составъ первой арміи, не дошелъ до мѣста своего назначенія, а былъ задержанъ въ 120 верстахъ для укрѣпленія одной изъ боевыхъ позицій.

Минувшая кампанія неопровержимо указала на недостаточность батальона изъ трехъ саперныхъ ротъ на армейскій корпусъ.

Многочисленныя позиціонныя работы, производившіяся въ настоящую кампанію, выяснили, что необходимо имѣть на каждую боевую пѣхотную единицу, по крайней мѣрѣ, не менѣе одного взвода саперъ, т. е. на каждый пѣхотный полкъ необходимо имѣть саперную роту.

Это тѣмъ болѣе понятно, что дѣятельность саперныхъ войскъ отнюдь не ограничивается позиціонными работами, какъ это можно было бы думать, но распространяется, какъ мы уже упомянули выше, и на дорожныя работы даже въ тылу арміи. А что не только быстрое исправленіе дорогъ, но и прокладка новыхъ воз-

можна даже въ гористой мѣстности, это показала практика военныхъ дѣйствій въ Манджуріи. Именно, во время разработки подъемовъ для артиллеріи на лѣвомъ флангѣ Гунчжулинской позиціи, дорога шириною въ 2 сажени, съ уклономъ въ 0,16, въ косогорѣ, трассировалась и прокладывалась при разстановкѣ людей по всему протяженію и при длинѣ участка въ 2 шага на каждаго рабочаго всего въ $3^1/_2$ часа, при длинѣ же участка въ 1 шагъ—въ 1 часъ 45 минутъ.

Что же касается дорожныхъ работъ вообще, то прокладка дорогъ и устройство переправъ отъ головныхъ этаповъ до мѣстъ расположенія корпусовъ возлагались, приказами командующаго арміей, на корпусныхъ инженеровъ, а отъ головныхъ этаповъ и далѣе въ тылъ дороги должны были прокладываться, распоряженіями начальниковъ военныхъ сообщеній и армій—подчиненными имъ дорожными управленіями. Общее наблюденіе за исправностью всѣхъ вообще дорогъ, мостовъ, переправъ,



Въ гостяхъ у японцевъ послѣ заключенія мира.

переходовъ и какихъ бы то ни было фортификаціонныхъ укрѣпленій, приказами главнокомандующаго, было возложено на инспекторовъ инженеровъ армій.

Въ первой арміи, по сдѣланному подсчету, протяженіе всѣхъ дорогъ (каждый корпусъ имѣлъ свою тыловую дорогу) достигало 1.400 верстъ. Очевидно, что при ограниченномъ личномъ составѣ управленія инспектора инженеровъ, ближайшаго наблюденія за всѣмъ указаннымъ невозможно было имѣть. Содержаніе дорогъ въ пригодномъ для движенія обозовъ состояніи возможно только при раздѣленіи этихъ дорогъ на участки и при назначеніи участковыхъ наблюдателей съ постоянными при нихъ рабочими командами. Періодическія же исправленія, путемъ посылки отдѣльныхъ ротъ отъ корпусовъ, какъ показалъ опытъ минувшей кампаніи, цѣли не достигали, потому что дороги быстро вновь приходили въ прежнее неисправное состояніе.

Равнымъ образомъ, на всѣхъ тыловыхъ путяхъ сообщенія мосты устраивались

распоряженiями корпуснаго начальства, по приказанiямъ, отдаваемымъ командующими армiями. На инспекторовъ инженеровъ было возложено устройство лишь нѣсколькихъ наиболѣе важныхъ мостовъ.

При этомъ нужно имѣть въ виду, что мосты на обыкновенныхъ козлахъ не выдерживали вздутiя манджурскихъ рѣкъ и нерѣдко сносились; поэтому, напримѣръ, чтобы обезпечить надежность переправы черезъ Даляохе, которая во время дождливаго перiода сильно вздувалась, рѣшено было строить черезъ эту рѣку исключительно лишь свайные мосты, или же, въ крайнемъ случаѣ, мосты на американскихъ козлахъ.

Для обезпеченiя переправъ черезъ Даляохе при ея вздутiи и разливѣ были привлечены къ работамъ легкiе мостовые парки, содержимые при саперныхъ батальонахъ, гдѣ таковые имѣлись, и, сверхъ того, по распоряженiю начальника инженеровъ первой армiи, были заготовлены при посредствѣ начальника инженеровъ тыла на рѣкѣ Сунгари большiя лодки, числомъ 12, т. е. по двѣ на каждый корпусъ, для устройства временныхъ паромовъ. Эти лодки своевременно были доставлены къ мѣстамъ расположенiя корпусовъ въ разобранномъ видѣ и собирались на рѣкѣ Даляохе артелью русскихъ вольныхъ плотниковъ, присланныхъ распоряженiемъ капитана Симонова, подъ ближайшимъ руководствомъ котораго эти лодки изготовлялись.

Этими мѣрами переправа была обезпечена даже въ случаѣ очень значительнаго вздутiя рѣки Даляохе. Но въ 1904 году вздутiе рѣки было ниже обыкновеннаго и вода въ рѣкѣ не подымалась выше двухъ аршинъ надъ ординаромъ, такъ какъ дождливый перiодъ былъ не особенно богатъ дождями. Мы же наши мосты разсчитывали на прибыль до 8, а частью даже до 9 футовъ.

Помимо того, начальникъ инженеровъ первой армiи чрезъ посредство главнаго инспектора инженерной части сдѣлалъ въ Харбинѣ заказъ двухъ мостовъ Коппеля, каждый длиною 30 саженъ, но этотъ заказъ былъ исполненъ очень поздно и мосты не прибыли къ дѣйствующей армiи.

При первой армiи имѣлись понтонныя роты, а именно—при первомъ, второмъ и третьемъ восточно-сибирскихъ саперныхъ батальонахъ, но, по приказанiю главнокомандующаго, эти роты были откомандированы отъ своихъ батальоновъ въ распоряженiе начальника тыла армiи и несли службу на рѣкѣ Сунгари; армiя же этими ротами совсѣмъ не пользовалась во все время кампанiи.



Насколько, вообще, всякаго рода инженерныя работы, какъ дорожныя, такъ и позицiонныя, были затруднительны, можно судить по тому, что работать приходилось въ очень тяжелыхъ условiяхъ и даже въ длительный перiодъ почти двухмѣсячныхъ дождей, когда климатическiя условiя становятся буквально непереносимыми не только для европейцевъ, но и для туземцевъ.

Этотъ дождливый перiодъ, называемый по-китайски „фу-тюнь“, является истиннымъ бичомъ Манджурiи.

Не столько страшитъ сырость, пронизывающая насквозь, не столько „паръ“, постоянный и неизбѣжный, днемъ и ночью, когда температура все время стоитъ на уровнѣ градусовъ 26—28 по Реомюру, не столько насыщенный этимъ паромъ воздухъ, которымъ такъ тяжело дышать, не столько даже скученность и вынужденная бездѣятельность многотысячныхъ войскъ,—сколько страшитъ загрязненная и пропитанная міазмами почва, на которой по необходимости должны располагаться войска и производиться земляныя работы.

По разсказамъ лицъ, близко ознакомившихся съ мѣстными условіями театра русско-японской войны, надо отличать вліяніе дождливаго періода Манджуріи на равнины и на горныя мѣстности. Такъ, по описанію лондонскаго корреспондента „Франкфуртской Газеты“ въ письмѣ изъ Лондона отъ 10 іюня 1904 года мы узнаемъ слѣдующее о періодѣ дождей въ Манджуріи.



Улица во время дождя.

Въ теченіе приблизительно шести недѣль не течетъ, а льется потоками въ сѣверномъ Китаѣ съ неба на землю водная масса, которая за періодъ отъ іюня до августа составляетъ 74% всѣхъ дождевыхъ осадковъ за годъ, и само собою разумѣется, что подобныя водныя массы оказываютъ на равнинѣ совсѣмъ иное вліяніе, нежели въ горной мѣстности. Съ манджурскихъ горъ, простирающихся отъ Ляодунскаго залива до устья Амура, водные потоки съ чрезвычайной быстротой изливаются на равнину, гдѣ приходилось дѣйствовать русскимъ войскамъ, превращая горныя долины въ сплошные потоки и способствуя тому, что вся эта равнина, даже западнѣе большой дороги и Мукдена, превращается въ одно сплошное озеро, вѣрнѣе, въ одно непроходимое болото. Бывали случаи, что на дорогахъ этой равнины потоки воды подхватывали людей и уносили ихъ.

Въ сѣверномъ Китаѣ и Манджуріи дороги не снабжаются прочнымъ верхнимъ пластомъ и не дѣлается на нихъ никакого стока воды въ сторону: китайцы просто проводятъ борозду въ мягкомъ грунтѣ, такъ что дорога по существу есть не

что иное, какъ тѣ колеи отъ колесъ, которыя оставляетъ экипажъ въ мягкой почвѣ. Понятно, что эти борозды первымъ дѣломъ наполняются водою.

Дорога изъ Мукдена на югъ, благодаря этому, въ періодъ дождей превращается въ водяной стокъ, имѣющій, въ зависимости отъ высоты параллельныхъ съ дорогою полей, иногда довольно значительную глубину. Если бы даже эта глубина стока не была значительна, то самъ по себѣ фактъ наводненія и размягченія почвы достаточенъ, чтобы сдѣлать дорогу вполнѣ непригодной для передвиженія военныхъ матеріаловъ и повозокъ какого угодно типа.

Китайцы смотрятъ на свои дороги, какъ на естественныхъ поставщиковъ той удобренной поверхности полей, которая сносится потоками дождевой воды. Китайскіе крестьяне постоянно въ раздорѣ изъ-за этого съ китайцами купцами, которые нуждаются въ дорогахъ для перевозки своихъ товаровъ, но до сихъ поръ изъ этого спора побѣдителями выходили исключительно крестьяне. Такимъ образомъ, китайскія дороги даже въ сухое время года представляютъ собою рядъ бѣгущихъ параллельно рытвинъ, по которымъ съ очень большимъ трудомъ могутъ кое-какъ подвигаться повозки. Но какъ только дороги покрываются водой, смѣшанной съ глиной, всякое пользованіе ими становится невозможнымъ.

Таковы тяжелыя климатическія условія и почвенныя особенности Манджуріи, съ которыми приходилось имѣть дѣло при производствѣ дорожныхъ и вообще инженерныхъ работъ.



Относительно минувшей кампаніи нужно имѣть въ виду еще и крайнюю недостаточность силъ, предназначенныхъ для производства военно-инженерныхъ работъ.

Такъ, изъ инженерныхъ войскъ въ составѣ первой манджурской арміи находилось:

1, 2 и 3-й восточно-сибирскіе саперные батальоны, каждый изъ шести ротъ: 4 саперныхъ, 1 телеграфной и 1 понтонной. Батальоны входили въ составъ сибирскихъ армейскихъ корпусовъ, а именно: 1-й батальонъ въ 1-й корпусъ, 2-й батальонъ въ 3-й корпусъ и 3-й батальонъ во 2-й корпусъ.

Затѣмъ былъ еще одинъ армейскій саперный батальонъ изъ трехъ саперныхъ и одной телеграфной ротъ. Этотъ батальонъ находился въ составѣ 1-го армейскаго корпуса. Кромѣ того, 4-й восточно-сибирскій саперный батальонъ, изъ 2-хъ саперныхъ и 1 телеграфныхъ ротъ, входилъ въ составъ 4-го сибирскаго корпуса. Подъ конецъ кампаніи при этомъ батальонѣ была сформирована еще третья саперная рота. 7-й сибирскій армейскій корпусъ (бывшій отрядъ ген.-лейтенанта Ренненкампфа) особаго сапернаго батальона не имѣлъ. Этотъ корпусъ въ инженерномъ отношеніи обслуживалъ прикомандированныя къ нему роты отъ перечисленныхъ саперныхъ частей.

Итого въ первой арміи состояло 5 саперныхъ батальоновъ съ 5-ю телеграфными

ротами этихъ частей, одна рота 1-го восточно-сибирскаго телеграфнаго батальона и одна рота радіо-телеграфа.

Составъ инженерныхъ войскъ 2-й и 3-й армій былъ приблизительно такой же, такъ какъ военно-инженерныя силы были распредѣлены между всѣми тремя арміями почти поровну.

Такимъ образомъ, для производства громадныхъ и отвѣтственныхъ инженерныхъ работъ у насъ были очень незначительныя силы въ видѣ спеціально обученныхъ и подготовленныхъ войскъ, а между тѣмъ минувшая кампанія, какъ мы уже отмѣчали, была богата фортификаціонными и дорожными работами. Первыя всегда будутъ имѣть мѣсто на всякомъ театрѣ войны, по причинѣ чрезмѣрной мѣткости и силы дѣйствія огнестрѣльнаго оружія въ его новѣйшемъ усовершенствованіи, а послѣднія—неизбѣжны въ странахъ неблагоустроенныхъ и бѣдныхъ хорошими дорогами.



Китайскій базаръ.

На боевой линіи позиціи укрѣплялись войсками, ихъ занимающими, но нерѣдко приходилось укрѣплять, т. е. подготовлять заранѣе позиціи въ тылу арміи—въ разстояніи 50—60 верстъ отъ боевой линіи, на случай неудачи на послѣдней, и это лежало на обязанности почти исключительно инженерныхъ войскъ, такъ какъ, въ большинствѣ случаевъ, даже и въ тылу боевыхъ линій невозможно было нанять достаточное количество вольнонаемныхъ рабочихъ. Между тѣмъ, время не терпѣло и приходилось напрягать всѣ силы инженерныхъ войскъ для того, чтобы укрѣплять эти позиціи при помощи совершенно неопытныхъ, случайно взятыхъ рабочихъ.

Что же касается болѣе отвѣтственныхъ работъ по укрѣпленію позицій и работъ по прокладкѣ тыловыхъ дорогъ, то приходилось брать войска съ боевыхъ позицій и переводить ихъ въ тылъ, такъ какъ иначе, какъ съ ихъ помощью, исполнить нужныя работы было бы совершенно невозможно. Бывали моменты, когда на такихъ тыловыхъ работахъ находились 2—3 дивизіи войскъ, снятыхъ съ передовой позиціи, что, конечно, въ высшей степени досадно, такъ какъ этимъ значительно ослабля-

лась боевая сила дѣйствующей арміи. Но иного исхода не было, и саперы могли быть, въ силу своей малочисленности, только руководителями, но, конечно, не исполнителями этихъ громадныхъ работъ.

Однако и этихъ спеціальныхъ войскъ для производства отвѣтственныхъ инженерныхъ работъ было очень мало. Но еще меньше было высшаго служебнаго персонала, т. е. офицерскаго и техническаго персонала.

Такъ опытъ войны прежде всего показалъ, что штатъ управленія инспектора инженера арміи недостаточно сообразованъ съ тою дѣятельностью, какая выпадаетъ на его долю. Что касается строевыхъ офицерскихъ чиновъ, то со штатомъ этихъ послѣднихъ еще можно примириться, такъ какъ въ дополненіе къ нимъ допускается привлеченіе резерва инженерныхъ офицеровъ и чиновниковъ, число которыхъ не ограничено. На дѣлѣ же, вмѣсто полагающихся по штату двухъ штабъ-офицеровъ, двухъ оберъ-офицеровъ и двухъ чиновниковъ, въ дѣйствительности инженерныхъ офицеровъ при арміи состояло, въ видѣ резерва, значительно больше, и если бы не это счастливое обстоятельство, то со всѣми инженерными работами въ арміи невозможно было бы справиться. Но въ отношеніи низшихъ чиновъ, управленія инспекторовъ инженеровъ арміи были обставлены совершенно невозможно; скудность этого личнаго состава была поразительна, а между тѣмъ всевозможныхъ канцелярскихъ работъ по перепискѣ, по составленію отчетныхъ вѣдомостей и по высшей степени отвѣтственной чертежной работѣ было, конечно, много больше, чѣмъ въ окружныхъ инженерныхъ управленіяхъ, гдѣ, тѣмъ не менѣе, штаты эти были болѣе широки. Только подъ конецъ войны, послѣ настоятельныхъ ходатайствъ инспекторовъ инженеровъ разрѣшено было прикомандировать въ ихъ управленія, въ дополненіе къ штатнымъ нижнимъ чинамъ, по 6 кондукторовъ и по 7 писарей на каждое управленіе.

Штаты корпусныхъ инженеровъ были уже окончательно несостоятельны, а именно, кромѣ корпуснаго инженера и его помощника по штату никого больше не положено: ни кондукторовъ, ни писарей, ни денежнаго отпуска на канцелярскіе и чертежные припасы. Между тѣмъ, у корпусныхъ инженеровъ и канцелярской и чертежной работы болѣе, чѣмъ въ любой инженерной инстанціи 1-го класса. По представленію инспекторовъ инженеровъ, командующіе арміями приказали командирамъ корпусовъ обставить корпусныхъ инженеровъ такъ, чтобы при нихъ для канцелярскихъ и чертежныхъ работъ было бы 3 чертежника и 3 писаря.



Что касается оборудованія инженерныхъ войскъ матеріальной частью, то практика минувшей кампаніи въ Манджуріи вполнѣ убѣдительно показала, что успѣшность производимыхъ работъ по всякаго рода укрѣпленіямъ и сооруженіямъ главнымъ образомъ зависѣла отъ количества ввозимаго инструмента, и впослѣдствіи это количество приходилось усиливать во много разъ болѣе, чѣмъ это предполагалось по штатамъ и по плану организаціи.

Для удовлетворенія этой потребности, уже въ самый разгаръ кампаніи пришлось прибѣгнуть къ экстреннымъ мѣрамъ и создать цѣлую организацію по снабженію войскъ матеріальной инженерной частью.

Прежде всего пришлось почти при каждой арміи сформировать тыловой инженерный складъ, располагавшійся у самой линіи желѣзной дороги. Въ этомъ складѣ былъ заготовленъ шанцевый инструментъ форменнаго образца для пополненія табельнаго инструмента въ войскахъ и въ отдѣленіяхъ полевого инженернаго склада; кромѣ того, въ тыловыхъ складахъ комплектовался и неформенный рабочій инструментъ, необходимый для производства всякаго рода работъ, и, наконецъ, большой запасъ всѣхъ предметовъ инженернаго довольствія и снаряженія. Тыловые склады пополнялись имуществомъ и инструментомъ изъ складовъ главнаго инспектора инженерной части при главнокомандующемъ, но тутъ случались постоянныя нехватки и промедленія, а потому приходилось покупать имущество и инструменты уже непосредственнымъ распоряженіемъ инспекторовъ инженеровъ арміи.

Кромѣ этого тылового склада, каждая армія имѣла отдѣленіе инженернаго парка, состоящее изъ 66 китайскихъ арбъ съ троечной запряжкой, 20 двуколокъ и 20 вьюковъ. Это отдѣленіе возило землекопнаго имущества на 7.425 рабочихъ, плотничнаго и другого инженернаго имущества на 846 рабочихъ. Инспекторомъ инженеровъ 1-й арміи это отдѣленіе было обращено въ промежуточно-подвижной инженерный паркъ, изъ котораго производился отпускъ шанцеваго инструмента для производства работъ, а также и прочаго имущества, которымъ снабжались войска по требованіямъ корпусныхъ инженеровъ.

Затѣмъ, по временному штату, утвержденному главнокомандующимъ въ началѣ 1905 года, при управленіи инспекторовъ инженеровъ сформированы были еще подвижные легкіе передовые инженерные парки. Въ каждомъ изъ этихъ парковъ всегда имѣлось наготовѣ землекопнаго инструмента на 100 рабочихъ, плотничнаго на 250 рабочихъ, телефоннаго имущества на 15 верстъ и нѣкотораго количества подрывного и прочаго наиболѣе ходового инженернаго имущества, вродѣ ручныхъ гранатъ, пироксилиновыхъ шашекъ, цвѣтныхъ сигнальныхъ огней и тому подобное.

Подобная организація была вызвана настоятельной необходимостью, ибо, какъ показалъ опытъ, на театрѣ военныхъ дѣйствій не всегда возможно было своевременно получать необходимое имущество, по недостатку транспортныхъ силъ между войсками на передовыхъ позиціяхъ и тыломъ арміи. Вообще, сосредоточеніе всѣхъ нужныхъ для арміи транспортовъ въ одномъ учрежденіи, какъ это полагается по дѣйствующему положенію о полевомъ управленіи войскъ, не только не облегчаетъ дѣла, но, напротивъ, затрудняетъ исполненіе по отдѣльнымъ вѣдомствамъ.

Широкое пользованіе военнымъ инженернымъ искусствомъ въ русско-японскую войну создало на театрѣ военныхъ дѣйствій такое положеніе, что управленіямъ инспекторовъ инженеровъ приходилось снабжать корпуса безпрерывно все новымъ и новымъ дополненіемъ шанцеваго инструмента. Вѣроятно, такое положеніе будетъ существовать и впредь на театрахъ будущихъ войнъ, такъ какъ этого имущества будетъ требоваться все болѣе и болѣе, и войска уже не въ состояніи будутъ возить

съ собой весь нужный имъ инструментъ. Это вызоветъ необходимость созданія при каждой арміи подвижныхъ инженерныхъ парковъ, на подобіе нынѣ существующихъ артиллерійскихъ.

Въ минувшую кампанію, вслѣдствіе недостаточности возимаго при войскахъ табельнаго шанцеваго инструмента и малой пригодности линемановскихъ лопатъ зимою—при мерзломъ грунтѣ, въ ноябрѣ 1904 года приказано было выдать на каждую роту первой манджурской арміи по 48 киркомотыгъ, изъ которыхъ 16 должны были носиться, а 32 возиться на вьючныхъ животныхъ. Этотъ добавочный инструментъ оказался въ высшей степени полезнымъ при работахъ по укрѣпленію позицій на рѣкѣ Шахе, но все же его оказалось недостаточно, и каждый корпусъ приходилось снабжать инструментомъ изъ указанныхъ выше инженерныхъ парковъ. Увеличивать ношу солдата, и безъ того уже крайне обремененнаго, оказалось невозможнымъ, а потому многіе корпуса возили при каждой ротѣ всѣ 48 киркомотыгъ. А такъ какъ возить на вьюкахъ шанцевый инструментъ при отступленіи было крайне затруднительно, то на позиціяхъ у рѣки Шахе весь добавочный шанцевый инструментъ былъ брошенъ при отходѣ войскъ отъ Шахе, а затѣмъ тоже и отъ Мукдена.



Такимъ образомъ, совершенно ясно, что матеріальная часть, столь необходимая для производства инженерныхъ работъ, является крайне стѣснительнымъ грузомъ даже въ видѣ шанцеваго инструмента, распредѣляемаго въ массахъ пѣхотныхъ войскъ. Но еще болѣе затрудняющимъ и мало подвижнымъ грузомъ является обозъ технически обособленныхъ инженерныхъ частей, имѣющихъ спеціальное назначеніе обслуживать широкій раіонъ дѣйствій, какъ, напримѣръ, телеграфныя, телефонныя, геліографныя, понтонныя и тому подобныя части.

Минувшая война выяснила между прочимъ полную непригодность телеграфнаго обоза въ странахъ малокультурныхъ, имѣющихъ лишь грунтовыя дороги. Въ странахъ, въ которыхъ въ непогоду вязнутъ даже легкія двуколки при парной запряжкѣ, очевидно, не могутъ двигаться наши огромныя станціонныя кареты телеграфнаго обоза, съ мертвымъ грузомъ въ 52 пуда при 15 пудахъ полезныхъ, а также громоздкія и неповортливыя повозки для шестовъ, съ мертвымъ грузомъ въ 47 пудовъ при 25 пудахъ полезной нагрузки. Такимъ образомъ, вполнѣ понятно, что станціонныя кареты нашего телеграфнаго обоза совершенно не могли быть употреблены въ дѣло въ Манджуріи. Станціи помѣщались или въ фанзахъ, или въ спеціально устроенныхъ землянкахъ, или въ блиндажахъ.

Потребность въ телефонномъ имуществѣ нынѣ настолько увеличилась, что табельныя средства составляютъ сущую бездѣлицу,—вѣдь теперь въ условіяхъ совре-

менной войны телефонное сообщеніе безусловно необходимо для связи всѣхъ полковыхъ частей со штабами полковыми, дивизіонными, корпусными и армейскими. Также должны быть включены въ телефонную сѣть дивизіонные лазареты, обозы второго разряда, госпитали, всѣ отдѣлы полевого управленія и всѣ дѣловыя учрежденія.

Такимъ образомъ, опытъ минувшей кампаніи выяснилъ, что табельныя средства нашихъ телеграфныхъ ротъ не могли удовлетворить эту потребность въ должной мѣрѣ. Напримѣръ, въ 3-мъ сибирскомъ корпусѣ одновременно дѣйствовали телеграфная линія въ $54^1/_2$ версты и телефонная въ $66^1/_2$ верстъ, и все это было выполнено телеграфною ротою 2-го восточно-сибирскаго сапернаго батальона, т. е. одною телеграфною ротою была наведена линія на 121 версту; табельныхъ же средствъ при этой ротѣ по положенію имѣлось всего лишь на 85 верстъ. Поэтому приходилось снабжать телеграфныя роты, а также армейскіе корпуса и дивизіонные штабы, артиллерійскія бригады и отряды кавалеріи сверхтабельнымъ телеграфнымъ имуществомъ изъ тылового инженернаго склада 1-й арміи, въ который инженерное имущество поступало или изъ склада главнаго инспектора инженерной части при главнокомандующемъ, или же непосредственною покупкою управленіемъ инспектора инженеровъ 1-й арміи. Телеграфныхъ аппаратовъ употребляли мало: въ то время, когда телефонныхъ станцій работало въ раіонѣ 3-го сибирскаго корпуса 116, телеграфныхъ дѣйствовало лишь 23, т. е. почти въ 5 разъ менѣе.



Группа японскихъ солдатъ.

Но, въ общемъ, потребность телеграфнаго и телефоннаго сообщенія далеко не была удовлетворена въ той мѣрѣ, какъ это было бы желательно въ интересахъ военнаго дѣла, и все это убѣдительно доказываетъ, насколько мы были слабы по части телеграфной и телефонной службы въ отношеніи матеріальнаго оборудованія какъ той, такъ и другой.

Совершенно то же самое можно сказать и о другихъ спеціальныхъ службахъ, какъ, напримѣръ, о понтонерахъ.

Такъ, во все время кампаніи до самаго ея окончанія нерѣдко ощущался на театрѣ военныхъ дѣйствій недостатокъ надлежаще снабженныхъ понтонныхъ частей.

Хотя по организаціи 1, 2 и 3-го восточно-сибирскихъ саперныхъ батальоновъ,

въ каждомъ изъ нихъ имѣлось по 1 понтонной ротѣ, но этихъ ротъ армія, можно сказать, не видѣла, ибо послѣ отхода отъ Мукдена упомянутыя роты были взяты изъ арміи по приказанію главнокомандующаго и отправлены въ распоряженіе начальника инженеровъ тыла, который держалъ ихъ на мостахъ, построенныхъ черезъ рѣку Сунгари.

Между тѣмъ, неимѣніе понтонныхъ частей при арміи, которая стояла южнѣе рѣки Даляохе, могло причинить ей весьма большія затрудненія, если бы эта рѣка, какъ и другія, составляющія ея притоки, вздулись такъ, какъ онѣ обыкновенно вздуваются въ дождливый періодъ, когда всякое сообщеніе въ Манджуріи прекращается.

Но, какъ ни какъ, понтонеры все-таки успѣли развернуть свою дѣятельность и принесли нѣкоторую пользу арміи. Зато воздухоплавательныя части явились на театръ военныхъ дѣйствій слишкомъ поздно—подъ самый конецъ кампаніи, и ими почти не пользовались. А между тѣмъ, для развѣдокъ о непріятелѣ въ условіяхъ современной войны обойтись безъ аэростатовъ почти невозможно.

По дѣйствующему положенію, при каждой изъ трехъ манджурскихъ армій полагалось имѣть одинъ воздухоплавательный батальонъ двухротнаго состава, при чемъ каждая рота одновременно можетъ принять лишь одинъ привязной и одинъ сигнальный аэростаты. Само собою разумѣется, что этихъ двухъ воздухоплавательныхъ ротъ, т. е. двухъ привязныхъ и двухъ сигнальныхъ аэростатовъ на 5—6 корпусовъ, нормально составляющихъ армію, болѣе чѣмъ недостаточно; но и этихъ воздухоплавательныхъ средствъ наша армія не имѣла полностью.

Такимъ образомъ, недостаточность и личнаго состава, и матеріальнаго имущества въ видѣ аэростатовъ, а главнымъ образомъ—позднее прибытіе ихъ на театръ военныхъ дѣйствій послужило причиной того, что этого рода инженерная служба въ минувшую кампанію была совершенно парализована.



Внутренность кумирни.

Зато инженерная служба дѣйствующей арміи, вообще во всѣхъ своихъ разнообразныхъ отрасляхъ, прошла въ минувшую войну не только вполнѣ удовлетворительно, но, можно сказать, даже блистательно, какъ объ этомъ свидѣтельствуютъ и начальники арміи, и многочисленные участники войны, и сторонніе свидѣтели усердной, умѣлой и доблестной службы инженерныхъ войскъ и на передовыхъ позиціяхъ, и на походѣ, и на бивуакѣ, и въ тылу дѣйствующей арміи.

Офицерскій составъ инженерныхъ войскъ былъ, по свидѣтельству инспекторовъ инженеровъ, отличный, невзирая на весьма тяжелую обстановку, въ которой приходилось работать инженернымъ войскамъ, и на разбросанность ротъ, а въ особенности теле-

графныхъ отдѣленій и командъ, и вообще на тяжесть походной жизни. Офицерскій составъ инженерныхъ войскъ на театрѣ войны всегда исполнялъ священный долгъ службы съ полнымъ рвеніемъ, самоотверженіемъ и сознаніемъ важности возложенныхъ на него обязанностей. Личный составъ нижнихъ чиновъ инженерныхъ войскъ являлся вполнѣ удовлетворительнымъ, за небольшимъ исключеніемъ запасныхъ старшихъ сроковъ службы, давно уже отвыкшихъ отъ военной службы, удрученныхъ тоскою по родинѣ, гдѣ они оставили свои семьи въ очень тяжелыхъ матеріальныхъ условіяхъ, что, конечно, не могло не влять на дисциплину и работоспособность такихъ нижнихъ чиновъ. Отчасти неблагопріятно дѣйствовало на нижнихъ чиновъ и то обстоятельство, что, по свойствамъ инженерной службы, отдѣльнымъ нижнимъ чинамъ и цѣлымъ командамъ приходилось разбрасываться по ротамъ и по разнымъ военнымъ учрежденіямъ, даже по различнымъ арміямъ, что, вполнѣ естественно, вызывало ослабленіе надзора за нижними чинами. Такъ, изъ перваго восточно-сибирскаго военно-телеграфнаго батальона находились: 1-е отдѣленіе 1-й роты при штабѣ 1-й арміи, а 2-е отдѣленіе въ отрядѣ ген.-лейтенанта Ренненкампфа—изъ этого отряда былъ затѣмъ образованъ 7-й сибирскій корпусъ; 2-я рота того же самаго военно-телеграфнаго батальона находилась все время въ командировкѣ въ составѣ 2-й арміи, 3-я рота—при штабѣ главнокомандующаго, а 4-я рота—въ 3-й арміи. Тѣмъ не менѣе, состояніе воинской дисциплины было, по единодушному свидѣтельству различныхъ начальниковъ, вполнѣ удовлетворительно.

Въ отношеніи численности укомплектованій не ощущалось недостатка и укомплектованія прибывали къ своимъ частямъ почти всегда своевременно. Въ качественномъ отношеніи укомплектованія не вполнѣ удовлетворяли своему назначенію, такъ какъ въ инженерныя части, въ особенности въ первое время войны, присылались нижніе чины запаса пѣхоты, артиллеріи и кавалеріи, совершенно незнакомые съ какою-либо изъ многочисленныхъ инженерныхъ спеціальностей. Такіе нижніе чины хотя и назначались преимущественно на нестроевыя должности, въ особенности въ обозы, но, тѣмъ не менѣе, часть ихъ оставалась въ строю безъ пользы для дѣла. Были также случаи, что въ саперные батальоны присылались нижніе чины, отбывшіе воинскую повинность въ желѣзнодорожныхъ и понтонныхъ батальонахъ или въ минныхъ ротахъ, и потому совершенно незнавшіе сапернаго дѣла. Кромѣ того, изъ запаса нерѣдко прибывали люди, уже давно отбывшіе воинскую повинность и забывшіе самыя элементарныя требованія дисциплины, а также совершенно незнакомые съ новымъ вооруженіемъ и снаряженіемъ.

Все это, конечно, весьма неблагопріятно отражалось на отправленіи службы во многихъ частяхъ инженерныхъ войскъ, создавая въ нихъ какой-то балластъ непригодныхъ къ дѣлу, а всю тяжесть непосредственной работы пришлось переносить нижнимъ чинамъ или дѣйствительной службы, или молодыхъ, сравнительно, сроковъ службы запаса.

Тѣмъ не менѣе, рѣшительно всѣ: и старослужащіе, призванные изъ запаса и оторванные отъ своихъ личныхъ дѣлъ и отъ своихъ семей, отправленные за 10 тыс. верстъ на далекую окраину, и состоящіе на дѣйствительной службѣ, исполнили

свой долгъ передъ Царемъ и родиной не за страхъ, а за совѣсть, честно, доблестно и самоотверженно, по силѣ своего разумѣнія и по мѣрѣ возможности.

Само собой разумѣется, инженерныя войска не ведутъ бой сами, какъ пѣхота, кавалерія или артиллерія. Рѣдко, лишь въ исключительныхъ случаяхъ, инженернымъ войскамъ приходится дѣйствовать ручнымъ огнестрѣльнымъ оружіемъ, а еще рѣже—штыками, но зато инженеры постоянно работаютъ подъ огнемъ для частей войскъ, непосредственно ведущихъ бой, а потому и отъ нихъ требуется воинская отвага и готовность самоотверженно во всякую минуту положить свой животъ за вѣру, Царя и отечество.

И примѣровъ воинской отваги среди инженерныхъ войскъ не мало было всегда во всѣхъ войнахъ, не исключая и русско-японской кампаніи.

Вотъ нѣсколько краткихъ примѣровъ военныхъ подвиговъ инженерныхъ войскъ въ минувшую кампанію.

Въ бою на Далинскомъ перевалѣ съ 10-го по 15-е іюля 1904 года одна рота 5-го сибирскаго пѣхотнаго Иркутскаго полка, занимавшая перевалъ Гаонзапудза, гдѣ находилась геліографная станція, подъ начальствомъ ефрейтора Павла Калашникова, была окружена японцами. Такъ какъ эта рота стояла отдѣльно отъ другихъ частей войскъ, то должна была бы, несмотря на сопротивленіе, попасть въ руки непріятеля вмѣстѣ съ геліографной станціей. Тогда Калашниковъ вмѣстѣ съ телеграфистами Федоромъ Шевелевымъ и Егоромъ Берестневымъ, подъ непріятельскимъ огнемъ, передали геліограмму съ описаніемъ своего положенія и просьбой о помощи, и, несмотря на наступавшаго врага, не сняли станціи, пока не добились отвѣта. Когда рота была выручена и стала быстро отходить, они собрали свои геліографы и увезли ихъ подъ огнемъ въ полной исправности. Ефрейторъ Калашниковъ и рядовые Шевелевъ и Берестневъ за спасеніе геліографной станціи награждены знаками отличія Военнаго ордена 4-й степени.

14 ноября 1904 года начальнику подрывной команды 3-го восточно-сибирскаго сапернаго батальона, штабсъ-капитану Бобырь, было приказано уничтожить китайскую кумирню, служившую передовымъ редутомъ позицій японцевъ передъ Путиловской сопкой. Кумирня эта — каменное строеніе, обнесенное каменной же стѣной — давала надежное закрытіе японскимъ стрѣлкамъ, которые отсюда обстрѣливали нашу передовую позицію и деревню Хаусандагоу, при чемъ, по незначительности разстоянія, могли стрѣлять почти на выборъ. Въ стѣнѣ кумирни были устроены амбразуры для пулеметовъ, въ крышѣ ея помѣщался непріятельскій наблюдательный пунктъ, а по сторонамъ кумирни находились окопы, которыми она соединялась съ двугорбой и остроконечной сопками.

Штабсъ-капитанъ Бобырь заготовилъ 11 зарядовъ при 22 зажигательныхъ трубкахъ. Взрывчатыя вещества были распредѣлены между 14 подрывниками. Кромѣ того, 12 охотниковъ-саперъ 17-го сапернаго батальона, подъ командой 17-го сапернаго батальона штабсъ-капитана Федорова, несли мѣшки съ пескомъ для забивки. Для выбитія японцевъ, занимавшихъ кумирню, была назначена рота 20-го восточно-сибирскаго стрѣлковаго полка, которая, энергично поведя наступленіе, вскорѣ

выбила японцевъ изъ кумирни и ближайшихъ окоповъ. Тогда подрывники, руководимые штабсъ-капитаномъ Бобырь, занялись размѣщеніемъ зарядовъ. Въ это время весь огонь непріятеля былъ обращенъ на кумирню, и японцы перешли въ наступленіе, но, тѣмъ не менѣе, саперы самоотверженно продолжали свою работу, пока всѣ 11 зарядовъ не были достаточно хорошо расположены. Тогда штабсъ-капитанъ Бобырь зажегъ свой фитиль и подозвалъ къ себѣ 11 подрывниковъ, по числу зарядовъ, которые зажгли у него свои фитили; затѣмъ этими фитилями одновременно были воспламенены зажигательныя трубки всѣхъ зарядовъ, разсчитанныя на 5 минутъ горѣнія. За это время подрывники, вмѣстѣ съ прикрывавшей ихъ ротой стрѣлковъ, успѣли отступить.

Взрывомъ кумирня была разрушена до основанія. Штабсъ-капитанъ Бобырь награжденъ чиномъ капитана и представленъ къ ордену св. вел. и побѣдоносца Георгія 4 ст., а наиболѣе отличившіеся подрывники: 3-ей саперной роты младшій унтеръ-офицеръ Иванъ Ажгибецевъ, младшій унтеръ-офицеръ Дмитрій Поповъ, ефрейторъ Андрей Смирновъ, рядовой Федоръ Горащукъ и понтонной роты младшій унтеръ-офицеръ Иванъ Румовскій награждены знакомъ отличія Военнаго ордена 4 ст.


Японскій офицеръ въ зимнемъ костюмѣ.

Во время Кандалисанскаго боя 20-го февраля 1905 года 3-й саперной ротѣ 3-го вост.-сиб. сапернаго батальона выпала тяжелая доля. Съ ранняго утра вся позиція осыпалась шрапнелью, шимозами и ружейными пулями. И саперы, наравнѣ съ пѣхотными частями, поддерживали оживленный огонь по наступающимъ японцамъ.

Около 6 час. утра былъ смертельно раненъ подпоручикъ Эйлеръ. Вывести его изъ окопа и изъ боя вызвались рядовые: Павелъ Зенкинъ, Ефремъ Старыхъ и барабанщикъ Лейба Прессеръ. Нести раненаго пришлось черезъ перевалъ, сильно обстрѣливаемый, но, несмотря на это, Зенкинъ, Старыхъ и Прессеръ донесли подпоручика Эйлера до перевязочнаго пункта, а сами тѣмъ же путемъ вернулись въ строй. Всѣ трое, по статуту, награждены знакомъ отличія Военнаго ордена 4-й степени.

Между тѣмъ японцы выбили изъ передовыхъ окоповъ Нерчинцевъ и Читинцевъ, которые стали отступать. Японцы тотчасъ же заняли эти окопы и успѣли установить въ нихъ два пулемета, изъ которыхъ открыли убійственный огонь по отступающимъ. Командиръ Читинскаго полка полковникъ Румшевичъ, бывшій началь-

никомъ этого боевого участка, подскакалъ къ окопу 3-й роты и крикнулъ: „саперы, не выдавайте“. Слова эти ободрили людей роты, которая теперь осталась одна лицомъ къ лицу передъ дулами японскихъ пулеметовъ. Непріятельскій огонь все усиливался, и японцы подошли уже на 400 шаговъ. Тогда капитанъ Вѣнецкій приказалъ своимъ офицерамъ обратить весь свой огонь роты исключительно на японскіе пулеметы, наносившіе намъ страшныя потери. Поручику Линко и подпоручику Гучинскому удалось овладѣть огнемъ своихъ полуротъ, и тогда, направивъ его на непріятельскіе пулеметы, они дружными залпами заставили ихъ замолчать. Перенеся затѣмъ огонь на окопы, занятые японцами, они принудили непріятеля покинуть ихъ, а когда наша пѣхота перешла въ контръ-атаку, саперы поддерживали ее своимъ огнемъ.

4-я саперная рота на позиціи подъ Кандалисаномъ съ 13 по 22-е февраля, подъ командой капитана Бобырь, входила въ составъ боевого участка 17-го восточно-сибирскаго стрѣлковаго полка и занимала окопы въ сильно обстрѣливаемомъ промежуткѣ между 17-мъ в.-с. стрѣлковымъ и 1-мъ сибирскимъ пѣх. Срѣтенскимъ полками, заложивъ впереди себя нѣсколько камнеметовъ. Два изъ нихъ были удачно взорваны ефрейторомъ Иваномъ Яценко во время наступленія японцевъ въ бою 20 февраля. Взрывъ ихъ, помимо значительныхъ потерь, причиненныхъ японцамъ, заставилъ непріятеля пріостановить наступленіе. Ефрейторъ Яценко награжденъ знакомъ отличія Военнаго ордена 4 ст.

Во время боя, подъ огнемъ, рота вырыла окопъ на роту и исправляла окопы 17-го полка.

Послѣ отступленія съ Кандалисанской позиціи, 3-я и 4-я саперныя роты двигались въ арьергардѣ, прикрывавшемъ отступленіе. Находясь все время въ походѣ, эти роты не знали отдыха, останавливались лишь для укрѣпленія позицій: у деревни Сяофаншинь, 24 февраля, и у деревни Сяотунь, съ 28 февраля по 1-е марта, работая все время подъ непріятельскимъ огнемъ и входя во время атакъ японцевъ въ боевую линію.

Военно-телеграфная рота во время боевъ съ 13 февраля по 10-е марта, подъ командой капитана Айпъ, содержала телеграфныя, телефонныя и геліографныя сообщенія на позиціи 2-го сибирскаго корпуса, при чемъ протяженіе всей сѣти зачастую доходило до 100 верстъ.

Нижніе чины, по отзывамъ начальствующихъ лицъ, работали подъ непріятельскимъ огнемъ выше всякой похвалы, имѣя передъ собой примѣромъ начальниковъ отдѣленій: кабельнаго—подпоручика Бефани, 1-го шестового—подпоручика Аѳанасьева и 2-го шестового—поручика Трикова.

Всякія неисправности сѣти исправлялись немедленно, почему передача депешъ производилась почти безъ задержекъ. Надсмотрщики выходили, несмотря на сильный орудійный и ружейный огонь, для исправленія линіи, перерванной непріятельскими снарядами. Одинъ изъ нихъ, рядовой Афанасій Михерскій, выйдя во время боя 20 февраля съ телефонной станціи при 2-й батареѣ 5-й восточно-сибирской стрѣлковой артиллерійской бригады для исправленія перебитаго непріятельскими

снарядами кабеля, былъ раненъ шрапнельной пулей въ голову, но работы своей не оставилъ, пока его не смѣнилъ другой телеграфистъ, и лишь сдавъ свою станцію, онъ отправился на перевязочный пунктъ. Онъ награжденъ зн. отл. Военн. орд. 4 ст.

Много лестныхъ отзывовъ получили чины в.-телеграфной роты отъ командировъ батарей и комендантовъ редутовъ, на которыхъ были установлены станціи.

При отступленіи чины в.-телеграфной роты подъ огнемъ успѣвали снимать линіи, собирать имущество, связывая въ то же время штабы арміи и корпуса, не зная отдыха. Въ это время 1-я саперная рота, которую принялъ штабсъ-капитанъ Якимовичъ, работала по укрѣпленію Телинскихъ позицій на нашемъ правомъ флангѣ и обслуживала мосты на рѣкѣ Ляохе, и позже—на рѣкѣ Цайхе. Она содержала переправы черезъ нихъ во время отступленія нашихъ войскъ отъ Телина, при чемъ приходилось поправлять мосты во время движенія по нимъ войскъ.

Этими краткими выдержками изъ оффиціальныхъ отчетовъ, опубликованныхъ въ „Военномъ Сборникѣ“, разумѣется, не исчерпывается геройская дѣятельность инженерныхъ войскъ. Ограничиваясь пока этими немногими примѣрами, мы еще вернемся къ геройскимъ дѣламъ чиновъ военныхъ инженерныхъ войскъ при болѣе подробномъ разсмотрѣніи отдѣльныхъ частей инженерной службы въ минувшую войну.



Мы уже видѣли изъ предыдущаго обзора дѣятельности инженерныхъ войскъ въ минувшую кампанію, что здѣсь на долю военныхъ инженеровъ, вообще, и саперъ, въ частности, выпала чрезвычайно большая и отвѣтственная работа по части многочисленныхъ фортификаціонныхъ сооруженій, такъ какъ общій характеръ войны представляется типично позиціоннымъ.

Всѣ вообще позиціи нашихъ войскъ въ Манджуріи были укрѣплены чрезвычайно сильно, и эта колоссальная работа требовала полнаго напряженія всѣхъ наличныхъ саперныхъ силъ.

Мѣстами громадныя, тянувшіяся по фронту на десятки верстъ, позиціи имѣли даже до 3-хъ оборонительныхъ линій, состоявшихъ изъ окоповъ и опорныхъ пунктовъ въ видѣ сомкнутыхъ кольцевыхъ окоповъ и редутовъ, при чемъ окопы по преимуществу располагались въ первой линіи, а опорные пункты—во второй. Но бывали случаи, въ особенности на важнѣйшихъ тактическихъ пунктахъ, что приходилось вводить опорные пункты и въ первую линію. Изрѣдка топографическія особенности мѣстности позволяли использовать въ качествѣ опорныхъ пунктовъ мѣстные импани (дворы), приведенные въ оборонительное состояніе. Иногда такими опорными пунктами служили цѣлыя селенія.

Почти во всѣхъ случаяхъ было принято за правило укрѣплять всѣ наши позиціи на значительную глубину. И лишь благодаря этой предусмотрительности, потребо-

вавшей усиленной саперной работы, всѣ повторныя атаки нашего противника, всѣ попытки его завладѣть тѣмъ или инымъ участкомъ нашей позиціи удавались въ рѣдкихъ случаяхъ, да и то только отчасти, такъ какъ, захвативъ передовую линію укрѣпленій, японцы, несмотря на отчаянное сопротивленіе, выбивались изъ передовыхъ окоповъ или укладывались въ нихъ поголовно ружейнымъ огнемъ и контръатакою изъ второй линіи укрѣпленій.

Такъ, напримѣръ, 15 февраля 1905 года редуты 16, 17 и 18-й были взяты японцами по оплошности ихъ гарнизоновъ на Гаутулинскомъ перевалѣ (лѣвый флангъ позиціи на р. Шахе, занятый 3-мъ сибирскимъ корпусомъ). Однако, въ концѣ концовъ, этотъ участокъ позиціи прорванъ не былъ, такъ какъ въ глубинѣ участка имѣлась 2-я линія обороны, подъ убійственнымъ огнемъ которой японцы вынуждены были прекратить атаки и отступить съ большимъ для себя урономъ.

Вообще фортификаціонныя сооруженія на позиціяхъ въ Манджуріи имѣли не мало типичныхъ особенностей.

Въ этомъ отношеніи прежде всего слѣдуетъ указать на самое широкое примѣненіе на позиціяхъ закрытыхъ помѣщеній не только въ опорныхъ пунктахъ, но и въ самыхъ окопахъ. При этомъ въ опорныхъ пунктахъ устраивались блиндажи двухъ родовъ: легкіе, противъ шрапнели и осколковъ, и болѣе прочные, противъ цѣльныхъ артиллерійскихъ снарядовъ, главнымъ образомъ—шимозъ; въ окопахъ блиндажи строились исключительно легкаго типа и очень рѣдко—усиленнаго. Опытъ войны показалъ, что, благодаря такому широкому примѣненію фортификаціонныхъ прикрытій, убыль людей во время штурмовъ была у насъ значительно ниже, чѣмъ это бываетъ нормально при условіяхъ современнаго боя.

Примѣненіе блиндажей, какъ прикрытій противъ цѣльныхъ артиллерійскихъ снарядовъ, принесло арміи значительную пользу и сберегло много жизней. Устраивались эти прикрытія обыкновенно такъ: на прогонъ, положенный на укрѣпленныхъ въ землѣ рогатыхъ стойкахъ, клали сплошной рядъ легкихъ досокъ или накатника толщиною не менѣе 5 вершковъ; если накатникъ былъ тоньше, то клали два, а иногда даже и три ряда; поверхъ накатника укладывали сплошной рядъ фашинъ, толщиною въ одинъ футъ, и уже поверхъ этого ряда насыпалась земля на толщину 3—4 футовъ. Любопытно отмѣтить, что былъ произведенъ опытъ пробиванія этихъ блиндажей артиллерійскими орудіями: 23-го августа 1905 года на театръ войны были присланы 6-ти-дюймовыя гаубицы и былъ произведенъ опытъ стрѣльбы изъ этихъ орудій по нашимъ блиндажамъ, при чемъ оказалось, что одного попаданія снаряда, чтобы пробить такой блиндажъ, мало, и лишь послѣ двухъ, трехъ и болѣе ударовъ блиндажи пробивались.

Очень широкое распространеніе въ нашихъ манджурскихъ укрѣпленіяхъ получили также искусственныя препятствія въ видѣ засѣкъ, волчьихъ ямъ и, въ особенности, проволочныхъ сѣтей. Опытъ показалъ, что примѣненіе проволочныхъ сѣтей приноситъ громадную пользу въ отношеніи усиленія укрѣпленій. Поэтому проволочными сѣтями ограждались не только опорные пункты, но эти сѣти тянулись почти сплошной линіей вдоль всей позиціи; правда, ширина сѣтей передъ

окопами рѣдко достигала болѣе 2 саженей, но это было вызвано лишь недостаткомъ проволоки, а если бы можно было пополнить запасы проволоки, то весьма полезно было бы уширить эти огражденія въ нѣсколько разъ. Войсковое начальство безусловно предпочитало проволочныя огражденія всякимъ другимъ искусственнымъ препятствіямъ и настойчиво требовало, во что бы то ни стало, повсемѣстно проволоку и проволоку. Это стремленіе къ огражденію себя проволочными сѣтями доходило даже до того, что во многихъ мѣстахъ позиціи невозможно было производить контръ-атаки, благодаря чему очень часто оставались неиспользованными весьма выгодные для насъ тактическіе моменты тѣхъ или иныхъ боевъ.

Практика многочисленныхъ укрѣпленій, возведенныхъ въ минувшую войну на поляхъ Манджуріи, установила, что на каждую версту фронта позиціи требуется около 500 пудовъ проволоки.


Пойманный на Сунгари осетръ.

Въ качествѣ характерной фортификаціонной особенности нашихъ укрѣпленій въ Манджуріи можно указать на узкость и глубину внутреннихъ ровиковъ или стрѣлковыхъ помѣщеній, на широкое примѣненіе траверсовъ и ходовъ сообщеній, мѣстами даже покрытыхъ. На практикѣ установилась глубина окопа въ $5^1/_2$ футовъ, что при высотѣ бруствера въ 2 фута давало полную профиль $7^1/_2$ футовъ; только такая профиль прикрывала стрѣлка, сидѣвшаго на нижней ступени, отъ крутыхъ паденій осколковъ артиллерійскихъ снарядовъ.

Однако слѣдуетъ замѣтить, что такая глубина примѣнялась не вездѣ, въ особенности въ началѣ кампаніи, и только лишь опытъ войны заставилъ признать именно такую профиль наилучшею. Но, вообще, въ дѣлѣ устройства окоповъ и опорныхъ пунктовъ не существовало общихъ правилъ въ отношеніи ихъ профилей и здѣсь встрѣчалось большое разнообразіе: такъ, иногда настойчиво придерживались профили лишь для стрѣльбы стоя, несмотря на то, что на углубленіе укрѣпленій имѣлось достаточно времени и средствъ. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ работами руководили непосредственно инженеры и саперы, такихъ недоконченныхъ профилей не допускалось, и подъ конецъ, когда этотъ недочетъ выяснился на осмотрѣ главныхъ нашихъ позицій командующимъ 1-й манджурской арміей, была введена, приказомъ по арміи, особая инструкція для руководства при укрѣпленіи позицій. На эту инструкцію, составленную инспекторомъ инженеровъ 1-й арміи, можно смотрѣть какъ на заключеніе, выведенное изъ опыта укрѣпленій при современныхъ условіяхъ боя.

Типы и характеръ фортификаціонныхъ сооруженій, рекомендуемые этой инструкціей, настойчиво проводились, по крайней мѣрѣ, въ первой арміи, а въ двухъ другихъ пришли приблизительно къ тѣмъ же самымъ выводамъ и заключеніямъ.

Но особенно характерною подробностью расположенія современныхъ укрѣпленій является то, что опытъ первыхъ же боевъ минувшей кампаніи вынудилъ удалить съ первой оборонительной линіи артиллерію и размѣщать ее нерѣдко даже за второй линіей въ разстояніи до 2-хъ верстъ отъ передовой линіи огня. Мѣткость, скорострѣльность и разрушительность дѣйствій современной артиллеріи дали нѣсколько горькихъ уроковъ въ первыхъ же нашихъ бояхъ съ японцами. И вотъ почему пришлось отказаться отъ теоретическихъ выгодъ помѣщать артиллерію на высотахъ въ передовой линіи. Пришлось поступать какъ разъ наоборотъ и строить артиллерійскіе окопы въ глубинѣ позиціи, обращая самое тщательное вниманіе на то, чтобы непріятель не могъ нащупать нашу артиллерію и, быстро пристрѣлявшись къ ней, если не уничтожить ее окончательно, то, во всякомъ случаѣ, привести ее въ полную негодность къ бою безъ серьезныхъ исправленій, невыполнимыхъ, въ большинствѣ случаевъ, въ боевой обстановкѣ.

Артиллерійская стрѣльба въ современныхъ условіяхъ боя ведется по невидимой цѣли и руководится командиромъ, располагающимся совершенно въ сторонѣ отъ своихъ орудій на пунктѣ, откуда возможно наблюдать паденіе снарядовъ; корректированіе стрѣльбы производится при помощи телефоновъ, безъ которыхъ въ современномъ бою управлять стрѣльбою орудій по меньшей мѣрѣ затруднительно, а иногда даже и совершенно невозможно. При такомъ удаленіи артиллеріи отъ боевой линіи мы, конечно, не можемъ использовать всю дальнобойность современныхъ орудій, но мы рискуемъ быстро лишиться совсѣмъ своей артиллеріи, если будемъ ставить артиллерійскіе окопы на самой боевой линіи, хотя бы даже за обратными скатами или въ складкахъ мѣстности.

Еще одною особенностью современнаго боя въ инженерномъ отношеніи является широкое пользованіе телефонами. Въ настоящее время телефонами на позиціяхъ связываются не только начальники боевыхъ участковъ съ подчиненными имъ частями, но и всѣ даже мелкія единицы боевыхъ силъ. Въ этомъ отношеніи опытъ минувшей кампаніи показалъ, что на каждый боевой батальонъ нужно не менѣе двухъ верстъ телефоннаго провода, а на каждый полкъ съ его артиллеріей нужно разсчитывать не менѣе 12 верстъ провода и не менѣе 8 телефонныхъ аппаратовъ.

Съ самаго начала войны выяснилось, что необходимо обратить вниманіе на ту пользу, которую оказываетъ для защиты обороняющагося примѣненіе фугасовъ, какъ обыкновенныхъ, такъ и камнеметныхъ. Къ этому же отдѣлу фугасовъ слѣдуетъ отнести и вошедшія во всеобщее употребленіе ручныя гранаты, изготовлявшіяся инженерными войсками изъ пироксилиновыхъ шашекъ. Эти ручныя гранаты сослужили хорошую службу во многихъ случаяхъ обороны укрѣпленій, и, по характерному выраженію одного изъ нашихъ военачальниковъ, штурмующія колонны японцевъ сметались ручными гранатами съ нашихъ укрѣпленій. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ отмѣтить, что эффектъ, достигнутый ручными гранатами при отбитіи японскихъ

штурмовъ на позиціяхъ вдоль рѣки Шахе, сдѣлалъ ручныя гранаты весьма популярными въ нашей арміи.

Нельзя обойти молчаніемъ также и то важное обстоятельство, что опытъ минувшей кампаніи еще разъ подчеркнулъ громадную важность маскированія укрѣпленій и примѣненія ихъ къ топографическимъ условіямъ мѣстности. Въ этомъ отношеніи подъ конецъ кампаніи дѣйствующая армія достигла такихъ степеней совершенства, что дальше, кажется, невозможно идти: наши окопы не только не были замѣтны издали, но даже на весьма близкихъ разстояніяхъ ихъ очень трудно было разглядѣть.

Такая усовершенствованная маскировка выработалась продолжительнымъ опытомъ войны и достигалась примѣненіемъ исключительно низкихъ брустверовъ и подведеніемъ всѣхъ вообще насыпей подъ общій колоритъ мѣстности, что въ Манджуріи, въ большинствѣ случаевъ, не особенно затруднительно.



Заливъ въ Средиземномъ японскомъ морѣ около порта Такагама.

Однако стремленіе дѣлать брустверa возможно низкими не доходило до того, чтобы устраивать такъ-называемые безбрустверные окопы. Единичные случаи возведенія такихъ окоповъ и укрѣпленій показали крайнюю неудовлетворительность ихъ въ смыслѣ обстрѣла и кругозора; кромѣ того, опытомъ установлено, что при такихъ укрѣпленіяхъ количество маскировочныхъ работъ не только не уменьшается, а напротивъ, увеличивается, потому что получаемую изъ рвовъ землю некуда дѣвать и ее приходится маскировать на площади значительно большей, чѣмъ на брустверахъ, ибо землю приходится разбрасывать очень тонкимъ слоемъ.

Наконецъ, изъ многоразличныхъ указаній опыта минувшей кампаніи въ отношеніи службы саперъ слѣдуетъ указать на устройство особыхъ путей къ артиллерійскимъ позиціямъ, каковыхъ зачастую имѣлось нѣсколько для одной и той же батареи, и на устройство дополнительныхъ колодцевъ какъ на боевой линіи, такъ и на мѣстахъ расположенія боевыхъ резервовъ.

Окопы для орудій во многихъ случаяхъ устраивали сами артиллеристы и, кромѣ

блиндажей по сторонамъ орудійнаго дворика для прислуги, дѣлались надъ самымъ дворикомъ навѣсы, въ видѣ легкихъ блиндажей, для защиты артиллерійской прислуги въ то время, когда она находилась при орудіяхъ.

Маленькою новостью минувшей кампаніи является употребленіе дистанціонныхъ огней. Эти огни получили широкое распространеніе, начиная съ Сыпингайской позиціи.



Въ распоряженіи нашихъ войскъ были огни двухъ цвѣтовъ—краснаго и зеленаго. Огнями этими пользовались такимъ образомъ: на заранѣе извѣстныхъ дистанціяхъ передъ фронтомъ укрѣпленій закладывались въ землѣ подъ легкимъ слоемъ зерна особыя гранатки; наступая на эти гранатки, непріятель ихъ раздавливалъ, вслѣдствіе чего онѣ взрывались и горѣли яркими огнями, давая намъ знать о наступленіи непріятеля и о томъ, на какомъ именно разстояніи отъ нашего фронта онъ находится.

Вся громада фортификаціонныхъ сооруженій на театрѣ русско-японской войны простиралась отъ Портъ-Артура до Харбина, при чемъ послѣдній служилъ намъ начальнымъ базисомъ. Городъ Харбинъ являлся для насъ наиболѣе важнымъ пунктомъ въ Манджуріи, и, конечно, тотчасъ же по открытіи военныхъ дѣйствій намъ слѣдовало приступить къ укрѣпленію его серьезными фортификаціонными сооруженіями, такъ какъ иначе незначительному гарнизону было крайне затруднительно оберегать его отъ всевозможныхъ непріятныхъ случайностей военнаго времени.

Однако, на дѣлѣ, весь первый годъ кампаніи городъ Харбинъ оставался почти неукрѣпленнымъ. Мы, какъ будто, упустили изъ виду эту важную задачу укрѣпить Харбинъ, и лишь только послѣ мукденскихъ боевъ начали кое-какъ укрѣплять Харбинъ временными укрѣпленіями съ деревянными блиндированными помѣщеніями. Между тѣмъ, если бы начали укрѣплять Харбинъ своевременно, т. е. въ самомъ началѣ кампаніи, то, вмѣсто этихъ ничтожныхъ построекъ, мы могли бы сдѣлать солидныя сооруженія изъ бетона. Это послѣднее обстоятельство особенно важно потому, что городъ Харбинъ по своему положенію въ узлѣ желѣзныхъ дорогъ и на судоходной р. Сунгари, связывающей его съ Приамурскимъ округомъ, является важнымъ стратегическимъ пунктомъ, который рано или поздно долженъ быть сильною крѣпостью. Но мы не только забыли о Харбинѣ, но даже и важную для насъ переправу черезъ р. Сунгари у Лашагоу до апрѣля 1905 года не укрѣпляли, тогда какъ самая минимальная предусмотрительность въ стратегическомъ отношеніи безусловно требовала, чтобы мы создали въ этомъ мѣстѣ съ самаго начала войны сильно укрѣпленный тетъ-де-понъ.

Точно также необходимо было укрѣпить двойной тетъ-де-понъ у желѣзнодо-

рожнаго моста черезъ рѣку Нону, близъ Цицикара, къ западу отъ города Харбина. Пунктъ этотъ весьма важно было удерживать намъ и оберегать отъ всякихъ посягательствъ непріятеля, потому что этотъ стратегическій пунктъ, находясь на нашей магистрали, связывалъ насъ, отходящими отъ него путями, съ Благовѣщенскомъ на сѣверъ и съ городомъ Бодунэ въ юго-восточномъ направленіи.

Кромѣ того, такъ какъ наша начальная база на театрѣ войны (Харбинъ) далеко отстояла отъ передовыхъ пунктовъ—Владивостока и Портъ-Артура, то, конечно, намъ слѣдовало организовать промежуточныя укрѣпленныя базы. Въ качествѣ такихъ промежуточныхъ базъ у насъ имѣлись къ югу и востоку отъ Харбина лишь укрѣпленныя позиціи у города Тьелина и у Ляояна. Послѣдній пунктъ стратегически настолько былъ важенъ, что здѣсь, кромѣ солиднаго и сильно укрѣпленнаго тетъ-де-пона, надлежало имѣть укрѣпленный лагерь, т. е. сильную позицію, замкнутую въ видѣ кольца, съ достаточнымъ гарнизономъ и съ запасами на 3—4 мѣсяца. Въ подобномъ укрѣпленномъ лагерѣ вполнѣ возможно было оставить одинъ изъ пяти бывшихъ у насъ въ то время корпусовъ, а съ четырьмя другими отойти къ Мукдену и тамъ ожидать дальнѣйшихъ подкрѣпленій. Корпусъ, оставленный въ 60-ти верстахъ отъ нашихъ главныхъ силъ въ укрѣпленномъ лагерѣ, имѣвшій достаточные запасы, не могъ считаться отрѣзаннымъ. Наличность его заставила бы непріятеля выставить противъ него никакъ не менѣе двухъ корпусовъ, а этимъ японцы ослабили бы себя настолько, что не рискнули бы двигаться далѣе. Кромѣ того, для успѣха военныхъ дѣйствій въ Манджуріи намъ нужно было обратить особое вниманіе на тщательное устройство тыла для огражденія себя отъ возможныхъ случайностей. Съ этой цѣлью, кромѣ укрѣпленія начальныхъ и промежуточныхъ базъ и важныхъ переправъ, надлежало въ тылу избрать и укрѣпить такіе пункты, которые могли бы служить базами для заготовокъ всѣхъ продовольственныхъ и другихъ мѣстныхъ предметовъ, безъ которыхъ дѣйствующая армія не могла существовать. Такими пунктами являлись города Гиринъ и Бодунэ, расположенные на р. Сунгари къ востоку и къ западу отъ желѣзной дороги.

При такомъ устройствѣ тыла театра войны мы могли бы безъ всякаго риска продолжать войну и вернуть все нами утраченное.

Однако, на дѣлѣ, никакого подобнаго общаго плана разработки театра войны въ инженерномъ отношеніи не было и всѣ инженерныя работы производились случайно, безъ связи однѣхъ работъ съ другими, въ результатѣ чего и получилось, что работъ по укрѣпленіямъ было произведено колоссальное количество, а между тѣмъ театръ войны, въ смыслѣ общей совокупности, остался все-таки не укрѣпленнымъ.

Но какъ бы то ни было, въ общемъ ходѣ военныхъ дѣйствій инженерныя работы исполнялись усиленно, по частнымъ планамъ и подъ общимъ руководствомъ состоявшаго при главной квартирѣ генералъ-маіора, позднѣе генералъ-лейтенанта Величко.

Предварительное ознакомленіе съ театромъ войны въ Манджуріи было произведено военными инженерами еще въ февралѣ 1904 года, т. е. въ самомъ началѣ

кампаніи. Этими предварительными рекогносцировками были намѣчены: на лѣвомъ флангѣ въ перерѣзъ путямъ, ведущимъ къ Ляояну, цѣлый рядъ позицій, изъ которыхъ главнѣйшими являются Тюренченъ, Модулинскій и Далинскій перевалы и Ляндансанъ-Таампинская позиція; на южномъ фронтѣ частью у линіи желѣзной дороги, а частью вблизи Мандаринской дорожной артеріи—позиции Вафангоу, Дашичао, Хайченъ и Айсяньдзянъ.

Затѣмъ, по наиболѣе вѣроятному пути нашего отступленія были намѣчены позиции Ляоянъ, Мукденъ, Тьелинъ и Сипингай. Впрочемъ, послѣдняя изъ этихъ позицій была намѣчена нѣсколько позднѣе въ Кайюянѣ.

Что касается картъ, то имѣлась карта лишь мѣстности, лежащей къ югу отъ Ляояна. Карта эта была верстовая и исполнена опытными топографами. Но весь раіонъ, лежащій къ сѣверу отъ Ляояна, не былъ изученъ и нанесенъ на общую топографическую карту; относительно этого раіона имѣлись всего только легкія маршрутныя съемки, касающіяся лишь полосы непосредственно прилегающей къ восточно-китайской дорогѣ и главнѣйшимъ дорожнымъ путямъ, да и то, говорятъ, эти кроки были не точны и не полны.

Однако, даже и при столь печальномъ условіи, какъ неимѣніе сколько-нибудь удовлетворительныхъ картъ, все-таки производившими осмотръ театра военныхъ дѣйствій инженерами были намѣчены и окончательно выяснены размѣры и направленія фронтовъ этихъ позицій, а также схемы той подготовки, которая тамъ требовалась въ инженерномъ отношеніи. Эта предварительная работа была закончена въ самомъ началѣ войны, но возведеніе намѣченныхъ такимъ образомъ фортификаціонныхъ сооруженій производилось подъ руководствомъ военныхъ инженеровъ исподволь, по мѣрѣ возможности и по мѣрѣ надобности.

За недостаткомъ спеціальныхъ инженерныхъ войскъ, назначать на производство работъ по укрѣпленію позицій сколько-нибудь значительное число спеціалистовъ представлялось совершенно невозможнымъ; въ большинствѣ случаевъ приходилось ограничиваться лишь тѣмъ, что изъ инженерныхъ войскъ назначались только отвѣтственные десятники въ рабочихъ командахъ и инструктора. Главную же рабочую силу представляли собою вольнонаемные рабочіе, по преимуществу, конечно, китайцы. Эти послѣдніе въ началѣ кампаніи, когда японцы были еще далеко и не могли, слѣдовательно, угрожать репрессіями за пособничество русскимъ войскамъ, охотно становились на работу, прельщаясь высокой, сравнительно, платой за таковую. Почти вездѣ былъ признанъ наиболѣе цѣлесообразнымъ подрядный способъ исполненія работъ, и лишь нѣкоторые производители дорожныхъ и иныхъ не боевыхъ работъ предпочитали устранять подрядчиковъ и имѣть дѣло непосредственно съ самими рабочими. Въ большинствѣ же случаевъ по возведенію позиціонныхъ сооруженій приглашался подрядчикъ, которому за каждаго поставленнаго имъ на работу китайца платили въ началѣ кампаніи 30—35 коп., а позднѣе 50 и даже 60 коп. въ сутки. Точно также и пѣхотнымъ частямъ войскъ въ тѣхъ случаяхъ, когда онѣ привлекались къ производству работъ на тыловыхъ позиціяхъ, установлено было платить по 20 коп. въ день наградныхъ. Но тутъ вышло недоразумѣніе: солдаты

не желали признавать, что эта плата является лишь необязательною наградою за работы, обязательныя для нихъ въ силу ихъ службы; среди солдатъ установился взглядъ, что эти деньги представляютъ собою рабочую плату, и открыто высказывалось неудовольствіе, что китайцы получаютъ за работу больше, чѣмъ свои же русскіе солдаты. Отчасти по этой причинѣ, а отчасти и по другимъ соображеніямъ, главнымъ же образомъ потому, чтобы не отвлекать войска съ передовыхъ позицій, не утомлять ихъ и приберечь ихъ силы для боевыхъ дѣйствій, пришлось отказаться отъ пользованія войсками для производства тыловыхъ работъ и пользоваться почти исключительно вольнонаемными рабочими. Относительно саперныхъ ротъ трудно было разсчитывать, что онѣ могутъ явиться непосредственными производителями самыхъ работъ: саперныхъ силъ, отвлеченныхъ въ значительной своей части на комплектованіе инструкторовъ и руководителей, надзирающихъ за производствомъ работъ, едва хватало на такія спеціальныя работы, которыя никоимъ образомъ нельзя было поручить вольнонаемнымъ рабочимъ, каковы: профилированіе, счетъ матеріаловъ, инструментовъ и тому подобное. Сапернымъ командамъ приходилось приниматься за дѣло съ разсвѣтомъ и, за вычетомъ двухчасового обѣденнаго перерыва, работать до 7 часовъ вечера. Но и этого было мало, и приходилось назначать для саперъ еще и сверхъурочныя работы.

Во все время военныхъ дѣйствій въ войскахъ ощущался постоянно недостатокъ спеціально подготовленныхъ инженерныхъ силъ. Такъ, напримѣръ, при укрѣпленіи позиціи у Айсяньдзяна, имѣвшей 16 верстъ протяженія по фронту, въ распоряженіе руководителя работъ возможно было предоставить всего навсего только одну саперную роту, да и та была не въ полномъ составѣ.



Первой систематической и планосообразной фортификаціонной работой было укрѣпленіе Айсяньдзянской позиціи, начатое 22-го марта 1904 года.

Укрѣпленіе собственно Ляояна началось только въ апрѣлѣ. Такое запозданіе не принесло, однако, сколько нибудь существеннаго ущерба въ отношеніи укрѣпленія Ляояна, такъ какъ при этихъ работахъ явилась возможность использовать опытъ такихъ же фортификаціонныхъ работъ на Айсяньдзянской позиціи, и, слѣдовательно, работы шли значительно успѣшнѣе, чѣмъ если бы предварительнаго опыта не было. Кромѣ того, въ самомъ приспособленіи этой важнѣйшей позиціи явилась возможность использовать тактическіе уроки Тюренчена, Вафангоу и Дашичао.

Въ самомъ началѣ работъ по созданію Ляоянской позиціи было предположено ограничиться устройствомъ сильнаго тетъ-де-пона передъ семью мостами, которые рѣшено было построить черезъ рѣку Тайцзыхе почти въ томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ черезъ эту рѣку былъ переброшенъ желѣзнодорожный мостъ. Постройка этого

тетъ-де-пона была возведена на ровной мѣстности, въ двухъ—трехъ километрахъ южнѣе города Ляояна, на протяженіи почти 16 верстъ.

До августа 1904 года этотъ тетъ-де-понъ почти безпрерывно усиливался разными дополнительными фортификаціонными сооруженіями; въ своей сущности этотъ тетъ-де-понъ состоялъ изъ 8 фортовъ съ жилыми помѣщеніями для войскъ, складами запасовъ, пороховыми погребами и т. п. Форты эти были усилены самыми разнообразными искусственными препятствіями, а между фортами тянулись широкими полосами редуты и батареи. При выработкѣ плана этихъ укрѣпленій было обращено самое строгое вниманіе на то, чтобы отдѣльные опорные пункты могли бы оказывать другъ другу поддержку огнемъ, въ случаѣ нападенія на одинъ изъ нихъ; промежутки между опорными пунктами были разработаны въ инженерномъ отношеніи, сравнительно, слабѣе.

Къ сѣверу отъ Ляояна, вдоль желѣзнодорожнаго полотна, отъ самаго города до берега рѣки Тайцзыхе была сооружена вторая линія укрѣпленій, но эта линія была значительно слабѣе главныхъ укрѣпленій передовой Ляоянской позиціи. Въ этой линіи далеко не вездѣ имѣлись укрѣпленія серьезныхъ профилей, но зато вся линія, со всѣми своими сооруженіями, была замаскирована самымъ тщательнымъ образомъ. Были проложены дороги вдоль фронта позиціи и въ глубину ея. Кромѣ того, въ толстой и высокой городской стѣнѣ, къ которой эта линія укрѣпленій подходила вплотную, были устроены въ двухъ мѣстахъ широкія проломныя ворота.

Тѣ самые семь мостовъ, которые должны были быть прикрытыми столь сильнымъ тетъ-де-пономъ, были построены на козлахъ и на китайскихъ джонкахъ, при чемъ построены они были неважно, что доказывается ихъ полнымъ крушеніемъ во время августовскихъ разливовъ, послѣ чего ихъ пришлось возобновлять. При этомъ возобновленіи только два изъ нихъ были возведены на понтонахъ, остальные же пять снова были построены на джонкахъ. Самый длинный мостъ—второй, если считать сверху по теченію, имѣлъ 220 метровъ мостового полотна, а самый короткій, расположенный ниже желѣзнодорожнаго, имѣлъ 67 метровъ длины. Рѣка Тайцзыхе въ бродъ непроходима почти на всемъ своемъ протяженіи, а у Ляояна она имѣетъ саженную глубину даже при низкомъ уровнѣ воды. Но, вздуваясь въ періодъ дождей, эта рѣка у Ляояна имѣетъ полторы сажени глубины, и теченіе ея тогда становится бурнымъ и стремительнымъ.

Вся мѣстность, расположенная южнѣе тетъ-де-пона, почти сплошь была покрыта, насколько можно видѣть даже въ бинокль, густыми произрастаніями гаоляна. Однако, къ началу военныхъ дѣйствій подъ Ляояномъ, т. е. къ августу мѣсяцу, весь этотъ гаолянъ былъ скошенъ, и лишь мѣстами высота его немногимъ превышала полъ-аршина. Кромѣ того, слѣдуетъ отмѣтить, что весь тетъ-де-понъ командовался съ возвышенностей, отстоявшихъ отъ него въ 4—6 километрахъ къ востоку и къ югу, при чемъ это командованіе въ среднемъ достигало 150 метровъ надъ равниной, а болѣе низкіе отроги этихъ холмовъ надвигались къ укрѣпленіямъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ значительно ближе.

Какъ извѣстно, японцы не торопились съ наступленіемъ на Ляоянскую позицію и какъ бы предоставили намъ выигрышъ во времени и возможность какъ сосредоточенія боевыхъ силъ, такъ и подготовки всего предмостнаго раіона въ инженерномъ отношеніи. Поэтому явилась возможность въ концѣ іюля приступить къ сооруженію второй линіи укрѣпленій впереди первой, въ цѣляхъ сдѣлать оборону позиціи болѣе упорной. Для созданія такой линіи укрѣпленій мы воспользовались ближайшими къ позиціи отрогами вышеупомянутыхъ высотъ, придвинувшихся къ Ляояну съ востока и съ юга. Равнину, лежавшую къ западу отъ нашихъ позицій, хотя и находившуюся на пути возможнаго наступленія непріятеля, рѣшено было не укрѣплять. Фортификаціонное усиленіе должна была получить только линія Гудзядзы-Янчзяншанъ-Ундягоу-Миндяфанъ-Сіяпу. Эта линія имѣла протяженіе въ 23 километра. Вообще западный участокъ нашихъ укрѣпленій, подходившій къ мандаринской дорогѣ, былъ укрѣпленъ слабѣе другихъ участковъ позиціи. А что касается второй, болѣе широкой, предмостной позиціи, то серьезную заблаговременную инженерную подготовку ея получилъ лишь укрѣпленный участокъ Гудзядзы-Янчзяншанъ.


Перетряхиваніе морской травы для тюфяковъ.

На гребняхъ холмовъ и на ихъ южныхъ склонахъ раскинулась система окоповъ, наскоро усиленныхъ проволочными загражденіями и фугасами. Артиллерійскія позиціи были устроены за гребнями холмовъ и приспособлены къ стрѣльбѣ по невидимымъ цѣлямъ.

Во всѣхъ этихъ сложныхъ и грандіозныхъ фортификаціонныхъ работахъ встрѣчалось много неблагопріятныхъ условій, а главнымъ образомъ—тяжелый грунтъ. Въ особенности на сопкѣ у Маятуни земляныя работы подвигались съ большимъ трудомъ и шли настолько медленно, что даже къ моменту занятія укрѣпленій войсками ихъ профили не были еще доведены до желаемой степени совершенства по причинѣ именно тяжелыхъ почвенныхъ условій. Равнина на западѣ представляла, наоборотъ, очень удобный для производства земляныхъ работъ глинистый грунтъ, легко поддающійся разработкѣ однѣми лопатами, но зато горная мѣстность, прикрытая тонкимъ слоемъ земли глубиною всего въ нѣсколько дюймовъ, имѣла скалистое основаніе. Тутъ приходилось широко пользоваться подрывными работами, такъ какъ безъ предварительной подготовки подрывами возводить въ этомъ грунтѣ фортификаціонныя работы представлялось невозможнымъ.

Труднѣе всего, однако, поддавался разработкѣ грунтъ на холмистыхъ отрогахъ горной мѣстности къ западу отъ нашихъ позицій, гдѣ приходилось имѣть дѣло съ необычайно твердой марганцевой сланцевой глиной, болѣе упорно не поддающейся лопатѣ, чѣмъ даже скалистая почва.

Въ заключеніе этого краткаго обзора одной изъ важнѣйшихъ нашихъ позицій въ фортификаціонномъ отношеніи не безполезно привести тѣ мнѣнія и сентенціи, которыя господствовали въ то время среди нашихъ военноначальниковъ.

„Еще при укрѣпленіи Портъ-Артура, т. е. за нѣсколько лѣтъ до начала русско-японской войны,—говоритъ Мальчевскій фонъ-Тарнава въ своемъ трудѣ о минувшей кампаніи,—высказывался слѣдующій, по-истинѣ, роковой взглядъ:

„Командующія высоты передъ фронтомъ позиціи не представляютъ опасности, ихъ невыгодное вліяніе вполнѣ парализуется соотвѣтствующимъ усиленіемъ укрѣпленій“. Теперь, при Ляоянѣ, говорили такъ: „Вѣнчаніе высотъ укрѣпленіями не соотвѣтствуетъ техникѣ артиллерійскаго боя и требованіямъ фортификаціи. Командующія высоты передъ фронтомъ потеряли свои значенія. На равнинныхъ мѣстахъ укрѣпленія могутъ быть соотвѣтствующимъ распоряженіемъ вполнѣ укрыты отъ анфиладнаго огня, соразмѣрность профилей (выемокъ и насыпей) можетъ быть лучше использована, обзоръ впереди лежащей мѣстности обезпеченъ“. Возможно, что это высказывалось лишь для обоснованія принятыхъ мѣръ. Но подобныя категорическія утвержденія руководящихъ лицъ всегда безусловно принимаются и неуклонно соблюдаются, что, въ свою очередь, часто ведетъ къ жестокимъ заблужденіямъ и непоправимымъ ошибкамъ.

Вообще говоря, конечно, ошибки всегда были и будутъ, ибо вѣдь только одинъ Богъ совершененъ, а изъ людей не ошибается только тотъ, кто ничего не дѣлаетъ.

Кромѣ того, и ошибки, какъ и удачныя примѣненія теоріи полевого инженернаго искусства будутъ, конечно, использованы, какъ весьма полезный опытъ, устанавливающій для будущаго правильный взглядъ на дѣло и на его положительныя и отрицательныя стороны.

А данныя этого опыта весьма и весьма поучительны.



Прежде всего, относительно начертанія полевыхъ укрѣпленій въ планѣ опытъ сапернаго дѣла и минувшей войны еще разъ убѣдительно подтвердилъ, что главное условіе этого начертанія—хорошее примѣненіе къ топографическимъ условіямъ мѣстности, съ цѣлью достиженія наилучшаго обстрѣла, а также съ цѣлью маскировки и обезпеченія всѣхъ частей сооруженія отъ продольнаго обстрѣливанія артиллеріей противника. Поэтому прямыя линіи и рѣзко очерченные углы въ начертаніяхъ плана фортификаціонныхъ укрѣпленій не желательны.

Въ мѣстности гористой общій планъ укрѣпленій долженъ имѣть видъ неправильнаго многоугольника, близкаго къ кольцевой линіи; въ мѣстности равнинной

допустимы начертанія болѣе симметричныя. Размѣры поперечника укрѣпленій также существенно зависятъ отъ мѣстныхъ условій.

Для усиленія обороноспособности укрѣпленій опытъ войны указалъ на весьма значительную пользу устройства наружныхъ рвовъ, продольно обстрѣливаемыхъ и представляющихъ собою въ планѣ треугольникъ; такимъ образомъ, и въ полевой войнѣ долженъ быть признанъ примѣнимымъ принципъ независимости направленій линіи огня отъ рва. При невозможности достигнуть продольнаго обстрѣливанія, все-таки, слѣдуетъ располагать наружные рвы такъ, чтобы ихъ во всякомъ случаѣ возможно было обстрѣливать фронтальнымъ огнемъ.

Мѣткость и сила дѣйствія употребляемыхъ въ современной войнѣ артиллерійскихъ орудій сдѣлали еще болѣе необходимымъ дефилированіе и вертикальное и



Тріумфальныя ворота въ Хабаровскѣ.

горизонтальное и, кромѣ того, поставили условіемъ для вертикальнаго дефилированія, чтобы стоящій на днѣ внутренняго рва человѣкъ не былъ виденъ. Лишь при условіи дефилированія внутренности фортификаціоннаго сооруженія, и при условіи самаго широкаго примѣненія закрытыхъ ходовъ сообщенія устройство блиндажей и заслоновъ становится иногда ненужнымъ.

Минувшая война въ самомъ широкомъ размѣрѣ допускала примѣнять примкнутые къ укрѣпленіямъ окопы, или такъ называемые „усы", которые назначались для вывода гарнизона укрѣпленія въ томъ случаѣ, если бы атакующій открылъ по этому укрѣпленію огонь. Но такой выводъ гарнизона изъ укрѣпленій допустимъ, конечно, только какъ крайняя мѣра и съ разрѣшенія начальства, и только въ томъ случаѣ, когда это дѣйствительно необходимо. Выводъ гарнизона укрѣпленія въ усы и обратно при узкихъ рвахъ неудобенъ и можетъ вызвать безпорядокъ и опозданіе

защитниковъ къ своимъ мѣстамъ. Опытъ показалъ, что гораздо удобнѣе, вмѣсто такихъ усовъ, устраивать невдалекѣ отъ редута особые искусственные заслоны.

Такими заслонами для равнинной мѣстности можно прикрывать бока укрѣпленія; въ мѣстности же гористой строитель укрѣпленія не свободенъ въ выборѣ мѣста для такихъ заслоновъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ онъ обязанъ примѣняться къ складкамъ мѣстности, используя овраги и другія мѣста, являющіяся какъ бы естественными заслонами.

Иногда заслоны и усы служатъ для усиленія фронтальнаго огня укрѣпленія, и тогда эти усы и заслоны занимаются гарнизономъ и обращаются какъ бы въ одно цѣлое съ укрѣпленіемъ, нарушая такимъ образомъ до нѣкоторой степени сомкнутость самаго укрѣпленія, ибо въ этомъ случаѣ необходимо устроить внутреннее его сообщеніе съ укрѣпленіемъ.

Впрочемъ, усиленіе фронтальнаго огня укрѣпленія можетъ быть достигнуто, какъ показываетъ опытъ минувшей войны, также и устройствомъ самостоятельныхъ саперныхъ окоповъ. Наиболѣе удобнымъ расположеніемъ такихъ самостоятельныхъ, но имѣющихъ дополнительное значеніе окоповъ будетъ устройство ихъ уступомъ назадъ за однимъ или обоими флангами укрѣпленія. Въ этомъ случаѣ, помимо усиленія фронтальнаго огня, дополнительные окопы обезпечатъ укрѣпленія отъ возможности фланговаго на него нападенія и, слѣдовательно, увеличатъ его силу и надежность, какъ опорнаго пункта.

Когда въ данной мѣстности не имѣется естественныхъ закрытій, является необходимымъ устройство еще особыхъ заслоновъ для ближайшихъ частныхъ резервовъ; но для главныхъ резервовъ лучшимъ прикрытіемъ является не заслонъ, а постоянное перемѣщеніе, или маневрированіе.

Вообще, всякаго рода заслоны несомнѣнно удобнѣе располагать въ одну линію и придавать имъ профиль окоповъ для стрѣльбы со ступеньки. Отступать отъ этого практическаго правила возможно только при недостаткѣ мѣста, когда поневолѣ приходится располагать заслоны въ нѣсколько линій.

Весьма важно также обезпечить возможность движенія отъ укрѣпленій къ мѣстамъ, гдѣ расположены резервы, такъ какъ при защитѣ укрѣпленія постоянно является надобность выносить раненыхъ, а также подносить жизненные и боевые припасы. Чтобы прикрыть эти ходы сообщенія отъ взоровъ противника, при отсутствіи естественно закрытыхъ ходовъ, ихъ необходимо устраивать искусственно. Общая высота профили такихъ ходовъ сообщенія должна быть, какъ это выведено изъ опыта, никакъ не менѣе 6—7 футовъ, а ширина ихъ, считая по дну, не менѣе $2^1/_2$ футовъ. Здѣсь также, какъ и при устройствѣ окоповъ, представляетъ несомнѣнную опасность увлеченіе узостью прохода, что дѣлаетъ движеніе крайне затрудненнымъ и вызываетъ усиленное пораженіе въ этихъ мѣстахъ защитниковъ гарнизона. Для нѣкотораго исправленія такой узости проходовъ является весьма практичнымъ черезъ каждые 40—50 шаговъ хода устраивать особыя ниши, дающія возможность разойтись движущимся въ разныя стороны, въ особенности съ какой-либо ношей. Выходы изъ укрѣпленій слѣдуетъ располагать такъ, чтобы отнюдь не на-

рушать сомкнутости укрѣпленій. Ширина выходовъ, считая по дну, должна быть настолько значительна, чтобы допускать движеніе черезъ нихъ по крайней мѣрѣ въ двѣ шеренги; иначе сказать, эта ширина должна быть никакъ не менѣе 3 аршинъ. Число выходовъ зависитъ, разумѣется, отъ численности гарнизона, и практика показываетъ, что, во всякомъ случаѣ, нужно имѣть по крайней мѣрѣ одинъ выходъ на каждую роту гарнизона.

Въ зависимости отъ средствъ пораженія въ минувшую кампанію, какъ мы уже упоминали въ общемъ обзорѣ инженерныхъ работъ, устраивались два типа блиндажей: легкіе и усиленные.

Усиленные, или такъ называемые тяжелые блиндажи, вѣроятно, окажутся практичнѣе и въ будущихъ войнахъ; что же касается легкихъ блиндажей, то устраивать



Домъ генералъ-губернатора въ Хабаровскѣ.

ихъ врядъ ли является необходимымъ, кромѣ экстренныхъ случаевъ, такъ какъ они затрудняютъ командованіе стрѣльбою, а если устраиваются въ значительномъ количествѣ, то отнимаютъ большую часть линіи огня. Впрочемъ, обойтись совершенно безъ блиндажей легкаго типа врядъ ли было бы возможно, такъ какъ необходимо имѣть въ укрѣпленіяхъ хотя бы легко прикрытое мѣсто, въ которомъ было бы возможно людямъ отдыхать послѣ продолжительныхъ боевъ, а также и укрывать раненыхъ на первое время, пока не представится возможность вывести ихъ изъ линіи огня въ резервы.

Что же касается траверсовъ, шрапнельныхъ ровиковъ и многихъ другихъ внутреннихъ приспособленій фортификаціоннаго характера, то опытъ минувшей кампаніи показалъ полную ихъ практичность, и въ будущихъ войнахъ эти вспомогательныя фортификаціонныя сооруженія, вѣроятно, будутъ имѣть примѣненія даже

болѣе широкія, чѣмъ въ русско-японской войнѣ. Объясняется это тѣмъ, что польза и значеніе этихъ сооруженій увеличиваются пропорціонально увеличенію разрушительности дѣйствія артиллерійскаго и ружейнаго огня.

Нельзя также обойти молчаніемъ то значеніе, которое имѣютъ въ фортификаціонныхъ сооруженіяхъ одежды всѣхъ вообще сооруженій. Въ минувшую войну эти одежды устраивались изъ земляныхъ мѣшковъ, изъ дерна, изъ плетня, изъ хвороста и изъ очень похожихъ на хворостъ стеблей гаоляна. Въ этомъ отношеніи опытъ войны показываетъ, что несмотря на все разнообразіе матеріаловъ, идущихъ на эти одежды, по-прежнему самымъ надежнымъ и лучшимъ покровомъ являются мѣшки, наполненные землей, и дернъ. Туры и фашины не употреблялись даже въ осадныхъ батареяхъ, главнымъ образомъ потому, что подъ руками обыкновенно не было нужныхъ для ихъ изготовленія матеріаловъ, добыть который представлялось затруднительнымъ, да и самая работа ихъ слишкомъ кропотлива и тяжела.

Въ заключеніе, относительно плана фортификаціонныхъ укрѣпленій необходимо отмѣтить, что опытъ минувшей кампаніи, въ особенности въ періодъ непрерывныхъ и сильныхъ дождей, подчеркнулъ еще разъ безусловную необходимость позаботиться при постройкѣ укрѣпленій устройствомъ въ нихъ правильныхъ и достаточныхъ по своей вмѣстительности водоотводовъ. Такими водоотводами въ гористой мѣстности, какъ показалъ опытъ, могутъ служить особыя трубы подъ брустверами; въ мѣстности же равнинной, въ особенности, если вблизи имѣются балки и низинки, водоотводами должны служить такія же трубы, а если ихъ почему-либо по мѣстнымъ условіямъ устроить затруднительно, то необходимо выкапывать водосборные колодцы на днѣ внутренняго рва черезъ каждые 40—50 шаговъ. Впрочемъ, иногда при условіи удобнаго для этого грунта водоотводы могутъ быть устраиваемы въ видѣ трубъ, отводящихъ воду въ наружный ровъ.

Что же касается профилей современныхъ полевыхъ фортификаціонныхъ укрѣпленій, то опытомъ минувшей войны выяснено, что общая высота профили укрѣпленій желательна въ 9 футовъ, независимо отъ линіи горизонта. Только при такой высотѣ на днѣ внутренняго рва будетъ надежное прикрытіе для защитниковъ гарнизона не только отъ паденія снарядовъ по крутой траекторіи, но и отъ пуль и осколковъ. Толщина бруствера должна быть такова, чтобы получилось объемное соотвѣтствіе выемокъ и насыпей по отношенію къ линіи горизонта; при этомъ, конечно, не должна быть упущена изъ виду и непробиваемость бруствера въ смыслѣ достаточной толщины составляющей его насыпи.

Основною нормальною профилью стрѣлковыхъ окоповъ желательно установить профиль для стрѣльбы стоя со ступеньки, при чемъ общая высота такой профили, допуская высоту ступени въ 2 фута, получится въ 6½ футовъ. Профили, не доведенныя до размѣра этой основной профили, дадутъ практиковавшіяся раньше подраздѣленія профилей окоповъ: для стрѣльбы стоя со дна рва и съ колѣна.

Что касается высоты бруствера той или иной профили надъ мѣстнымъ горизонтомъ, то, разумѣется, она зависитъ главнымъ образомъ отъ характера мѣстности и условій обстрѣла. Во всякомъ случаѣ, всегда предпочтительнѣе низкіе сгласированные

бруствера, дающіе наилучшую настильность огня и менѣе замѣтные для взоровъ противника. Но при низкихъ брустверахъ приходится, конечно, дѣлать внутренніе рвы болѣе глубокими, т. е. приходится производить болѣе или менѣе значительно превышающія норму земляныя работы.

Таковы общіе выводы и заключенія о полевыхъ фортификаціонныхъ работахъ. Детали же этого дѣла выяснятся ниже, когда мы займемся обзоромъ работъ по укрѣпленію отдѣльныхъ, наиболѣе важныхъ или наиболѣе типичныхъ позицій.



Восточныя ворота Мукдена.

Детально разбирая работы военныхъ инженеровъ въ минувшую войну, нужно остановиться, разумѣется, на разсмотрѣніи наиболѣе важныхъ въ инженерномъ отношеніи позицій. А среди этихъ выдающихся позицій, кромѣ уже отмѣченнаго нами плана ляоянской позиціи, прежде всего слѣдуетъ отмѣтить обширный и особенно тщательно укрѣпленный мукденскій раіонъ, гдѣ разыгрался эпилогъ великой кровавой трагедіи русско-японской войны.

Подготовка мукденскаго поля представляетъ собою столь сложную въ инженерномъ отношеніи схему, что при изученіи ея необходимо расчленить эту схему на двѣ рѣзко обособленныя системы укрѣпленій, возникшія не одновременно и по двумъ различнымъ соображеніямъ. Первая изъ этихъ системъ, это—предмостная позиція, или такъ называемый тетъ-де-понъ, на рѣкѣ Хунхе. Эта система укрѣпленій была начата еще въ начальномъ періодѣ войны, весною 1904 года, и закончена лишь позднею осенью того же года. Вторая система укрѣпленій обнимаетъ собою сооруженія, которыя развивались постепенно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ обѣ арміи, русская и японская, послѣ шахейскихъ боевъ готовились къ новому рѣшительному бою.

Спроектированный весною тетъ-де-понъ въ мукденскомъ раіонѣ былъ предназначенъ прикрывать нашу переправу въ случаѣ, если бы такая переправа по предполагаемымъ обстоятельствамъ войны явилась бы необходимою. Эта основная цѣль указаннаго тетъ-де-пона пріурочивала его къ желѣзнодорожному мосту, а также къ тому мѣсту, гдѣ рѣка Хунхе пересѣкаетъ мандаринскую дорогу, и гдѣ въ началѣ войны никакого моста не было. Точно также тетъ-де-понъ былъ приспособленъ къ прикрытію и еще нѣкоторыхъ пунктовъ рѣки Хунхе, гдѣ возможно было предполагать какую-либо вѣроятность на переправы нашихъ войскъ.

Мукденскій тетъ-де-понъ былъ начатъ, такимъ образомъ, почти одновременно съ работами по укрѣпленію ляоянской позиціи и фактически давалъ лишь прикрытіе предполагаемымъ мостамъ и переправамъ. Поэтому весь его фронтъ, охватывавшій почти 12 верстъ, былъ удаленъ отъ берега всего на 2—3 версты. Внутри, слѣдовательно, получалось весьма тѣсное пространство, едва ли достаточное для того,

чтобы обезпечить переправу громадной арміи; но, тѣмъ не менѣе, внутри укрѣпленія все же были возведены четыре линіи обороны, при чемъ главная изъ нихъ, третья, считая отъ мостовъ, была укрѣплена особенно сильно: впереди нея была выдвинута еще одна линія укрѣпленій болѣе легкаго типа, а позади—двѣ линіи обороны значительныхъ профилей.

Къ началу осени 1904 года всѣ четыре линіи укрѣпленій были совершенно закончены.

Главная линія обороны, какъ и при Ляоянѣ, заключала въ себѣ 5 сильно укрѣпленныхъ фортовъ, между которыми было возведено нѣсколько редутовъ, люнетовъ и батарей. Кромѣ того, четыре деревни, лежавшія на этомъ фронтѣ, были тщательно приведены въ оборонительное состояніе.

Внутри укрѣпленія было обращено серьезное вниманіе на всевозможныя приспособленія, имѣющія характеръ блиндажей и закрытій, предназначенныхъ какъ для прикрытія людей, такъ и для всевозможныхъ боевыхъ припасовъ для дѣйствующихъ войскъ. Кромѣ того, передъ всей главной линіей укрѣпленій были устроены волчьи ямы, засѣки и проволочныя огражденія въ достаточномъ количествѣ.

Непосредственно за главной линіей обороны широкою лентою протянулась вторая линія укрѣпленій, состоявшая почти исключительно изъ окоповъ, при чемъ опорными для нея пунктами служили главнымъ образомъ мѣстные предметы, приведенные въ оборонительное состояніе по всѣмъ правиламъ фортификаціоннаго искусства. Слѣдующая затѣмъ въ направленіи къ рѣкѣ линія укрѣпленій охватывала собою подступы къ желѣзнодорожному мосту и непосредственно прилегала обоими своими пунктами къ укрѣпленнымъ деревнямъ, которыя, такимъ образомъ, и служили для нея опорными пунктами. Наконецъ, впереди главной линіи обороны, примѣняясь къ общему направленію Фушунской вѣтки желѣзной дороги, были приведены въ оборонительное состояніе нѣсколько мѣстныхъ деревень, а въ промежуткѣ между ними было построено нѣсколько небольшихъ редутовъ.

Въ теченіе лѣта 1904 года были возведены, хотя и не вполнѣ еще законченныя, смежныя укрѣпленія на правомъ берегу рѣки Хунхе, имѣвшія своимъ назначеніемъ дать добавочное прикрытіе фланговъ мукденскаго тетъ-де-пона; эти позиціи были, однако, слишкомъ растянуты.

Точно также, какъ и при Ляоянѣ, медленное и недостаточно энергичное наступленіе японцевъ дало русской арміи достаточно времени, чтобы спокойно обсудить положеніе мукденскихъ позицій съ точки зрѣнія инженернаго искусства. Результатомъ этого обсужденія положенія русской арміи въ связи съ обстоятельствами послѣдняго періода войны явилось то, что центръ тяжести мукденской оборонительной системы былъ перенесенъ нѣсколько южнѣе, чѣмъ это было намѣчено первоначально. Желаніе и необходимость упорно отстаивать Мукденъ во что бы то ни стало, какъ важнѣйшій пунктъ южной Манджуріи, побудило также примкнуть къ флангамъ мукденскаго тетъ-де-пона цѣлый рядъ еще дополнительныхъ укрѣпленныхъ линій, главное значеніе которыхъ было: на правомъ флангѣ—оказать противодѣйствіе возможному обходу непріятеля этого фланга изъ Синминтинскаго

раіона, а на лѣвомъ флангѣ назначеніемъ дополнительныхъ укрѣпленныхъ линій было прикрытіе самаго Мукдена и воспрепятствованіе попыткамъ непріятеля переправиться черезъ рѣку Хунхе и, слѣдовательно, ударить намъ въ тылъ, или хотя бы отрѣзать наши пути отступленія на сѣверъ.

Такимъ образомъ, добавленныя къ основному тетъ-де-пону добавочныя фланговыя укрѣпленія естественно тянулись значительнымъ протяженіемъ по фронту. Вмѣстѣ съ тѣмъ, уже недостатокъ времени на эти добавочныя сооруженія поневолѣ заставилъ сдѣлать ихъ болѣе слабыми въ отношеніи ихъ профилей и недостаточно полными въ деталяхъ ихъ плановъ. Наскоро была устроена укрѣпленная линія, главнымъ образомъ состоявшая изъ приведенныхъ въ оборонительное состояніе мѣстныхъ предметовъ и изъ редутовъ и батарей, отнесенныхъ нѣсколько назадъ; при слабыхъ профиляхъ послѣдніе имѣли, однако, въ достаточномъ количествѣ ходы сообщеній и блиндажи. Кромѣ того, передъ всѣми этими укрѣпленіями были широко раскинуты искусственныя препятствія. Въ восточной части, вблизи тетъ-де-пона на сѣверномъ берегу р. Хунхе, были воздвигнуты въ значительномъ числѣ фланкирующія батареи. На западѣ эта линія укрѣпленій начиналась отъ изгиба рѣки Хунхе у деревни Мадьяпу и шла затѣмъ на сѣверъ черезъ цѣлый рядъ деревень до Ньюситуня, а затѣмъ линія рѣзко поворачивала на сѣверо-востокъ, переходила черезъ синминтинскую дорогу и примыкала къ большимъ императорскимъ могиламъ у деревни Хеуха.

Закончены эти укрѣпленія были къ началу сентября 1904 года и, какъ органическое цѣлое, представляли собою много ошибокъ и несоотвѣтствій одной части къ другой въ смыслѣ разумнаго пользованія фортификаціонными средствами войны.

„Можно ли было—говоритъ извѣстный германскій военный критикъ Мальчевскій фонъ-Тарнава—указаннымъ путемъ достигнуть разрѣшенія всѣхъ поставленныхъ задачъ при завѣдомой чувствительности единственнаго пути отступленія? Не имѣла ли эта система укрѣпленій, оцѣниваемая какъ одно цѣлое, всѣхъ недостатковъ укрѣпленнаго лагеря, импровизированной ограды, будучи лишенной, въ то же время, всѣхъ выгодъ, присущихъ этимъ сооруженіямъ? Легко доступная охватамъ, она, тѣмъ не менѣе, не была замкнута. Не было ли тутъ слишкомъ много напрасно потраченнаго труда?“

Но, такъ или иначе, мукденскій тетъ-де-понъ представлялъ собою вполнѣ законченный планъ инженерной подготовки театра войны въ мукденскомъ раіонѣ.



Дальнѣйшія измѣненія и совершенствованія, произведенныя уже зимой 1904—1905 годовъ, находятся въ прямой связи съ работами на р. Шахе, когда, послѣ неудавшейся попытки русскихъ войскъ перейти въ наступленіе, наступилъ періодъ, который можно характеризовать какъ стремленіе сторонъ увеличить свою оборотоспособность послѣ цѣлаго ряда кровопролитнѣйшихъ

фронтальныхъ боевъ, не давшихъ ни одному изъ противниковъ сколько-нибудь рѣшительнаго перевѣса. Подъ увеличеніемъ оборотоспособности, конечно, нужно разумѣть усиленіе занятаго арміями фронта въ фортификаціонномъ отношеніи.

Безъ особыхъ приказаній, и, къ крайнему сожалѣнію, безъ особаго плана и, главное, единства исполненія, но одновременно и почти самостоятельно въ раіонахъ расположенія корпусовъ, дивизій и даже отдѣльныхъ полковъ началось усиленное возведеніе фортификаціонныхъ сооруженій всевозможныхъ типовъ, кому какъ вздумалось и кто какъ считалъ наиболѣе цѣлесообразнымъ и разумнымъ, не сообразуясь, однако, съ общимъ значеніемъ работъ по укрѣпленію мукденской позиціи.

Не только войска передовой линіи, но и главныя силы, и даже войска общаго резерва всячески стремились усилить въ фортификаціонномъ отношеніи занятый ими участокъ позиціи. Создавали, совершенно произвольно и мало заботясь объ общемъ планѣ, опорные пункты, передовыя позиціи, укрѣпленныя линіи и т. п. Рыли землю усиленно и почти каждый день; на позиціяхъ, то тутъ, то тамъ, возникали отдѣльныя укрѣпленія и цѣлыя группы таковыхъ въ различныхъ направленіяхъ и причудливыхъ сочетаніяхъ, самыхъ разнообразныхъ способовъ постройки, различныхъ профилей, силы и ширины укрѣпленной зоны. Это отчасти напоминало то, какъ, иной разъ, сраженія со стороны русскихъ выливались въ форму разрозненныхъ, не систематизированныхъ одною общею руководящею идеею боевыхъ столкновеній. Такъ и въ способахъ зимняго укрѣпленія мукденской позиціи совершенно не видно было самаго важнаго условія какихъ бы то ни было военныхъ предпріятій: единства идеи и единства воли.

По этому поводу слѣдуетъ обратить вниманіе на наши уставныя положенія, нормирующія ежедневную подготовку позицій. Эти уставныя положенія излагаются въ „Полевомъ управленіи войскъ въ военное время“ и въ „Положеніи объ инженерныхъ войскахъ“.

По уставу о полевомъ управленіи войскъ въ военное время роль инспектора инженеровъ арміи заключается въ слѣдующемъ:

по приказанію командующаго арміей онъ наблюдаетъ за работами по инженерной подготовкѣ позицій или же непосредственно руководитъ этими работами;

если будетъ признано необходимымъ, инспектору инженеровъ можетъ быть дано право личнаго доклада командующему арміей;

въ остальномъ, согласно положеніямъ, его обязанности заключаются въ заготовкѣ матеріаловъ и инструментовъ и въ завѣдываніи техническими средствами и матеріалами, имѣющимися при войскахъ.

Уже изъ этихъ краткихъ выдержекъ видно, насколько уставной порядокъ вещей мало цѣлесообразенъ и насколько серьезенъ тотъ ущербъ, который наносится дѣлу явнымъ пренебреженіемъ къ существеннымъ интересамъ военно-инженерной спеціальности. Если вѣрить г. Мальчевскому фонъ-Тарнава, серьезную критику котораго мы уже цитировали выше, генералъ Линевичъ высказался по поводу уставныхъ положеній по инженерной части такимъ образомъ: „Не дѣло

инспектора инженеровъ арміи считать лопаты и завѣдывать парками. Его мѣсто— на позиціяхъ, укрѣпленіемъ которыхъ онъ и долженъ руководить".

Къ этому авторитетному мнѣнію нельзя не присоединиться, ибо, дѣйствительно, ради мелкой заботы о матеріальной части инженернаго оборудованія, ради того, чтобы считать какія-то лопаты и мотыги, нельзя же, въ самомъ дѣлѣ, лишать инспекторовъ инженеровъ возможности приложить свой трудъ и свои военно-инженерныя познанія къ неизмѣримо болѣе существенной и важной обязанности: объединять всѣ инженерныя работы на позиціяхъ и приводить ихъ въ порядокъ, обезпечивая имъ единство и правильность сооруженія. Несомнѣнно, конечно, что рѣшающій голосъ, какъ и во всѣхъ вообще подготовительныхъ или исполнительныхъ военныхъ дѣйствіяхъ, долженъ принадлежать командующему арміей. Но несомнѣнно также, что, со своей стороны, командующій арміей нуждается въ авторитетномъ и продуманномъ докладчикѣ и совѣтникѣ по инженернымъ вопросамъ, каковымъ и можетъ явиться состоящій при немъ инспекторъ инженеровъ, отъ котораго, въ данномъ случаѣ, требуется, чтобы онъ, помимо опытности и иниціативы, обладалъ способностью общій планъ военныхъ дѣйствій командующаго арміей облекать въ надлежащую техническую форму и разрабатывать этотъ планъ въ инженерномъ отношеніи.



Видъ Владивостока.

Въ частности, что касается разсматриваемыхъ нами мукденскихъ укрѣпленій второго періода, то хаосъ всеобщей безпорядочности и разрозненности въ отношеніи саперныхъ работъ смѣнился нѣкоторой связностью и планомѣрностью въ отношеніи одного участка къ другому лишь тогда, когда въ это дѣло, наконецъ, вмѣшались командиры корпусовъ. Ужаснувшись того положенія, которое создалось разрозненностью фортификаціонныхъ работъ, командиры корпусовъ черезъ посредство корпусныхъ инженеровъ приняли на себя непосредственное руководительство фортификаціонными работами въ раіонѣ расположенія корпусовъ. Наконецъ, въ дѣло вмѣшалась и главная квартира: по распоряженію генерала А. Н. Куропаткина было командировано на позиціи нѣсколько военныхъ инженеровъ и саперныхъ офицеровъ, которымъ были даны совершенно опредѣленныя инструкціи, какъ именно объединить и привести къ общему плану весь хаосъ мукденскихъ фортификаціонныхъ сооруженій. Такимъ образомъ, къ половинѣ января 1905 года мукденская позиція была закончена въ фортификаціонномъ отношеніи.

Впрочемъ, возведенныхъ въ періодъ всеобщаго увлеченія инженерными рабо-

тами укрѣпленій оказалось слишкомъ много, и потому, напримѣръ, изъ многочисленныхъ батарей для полевыхъ орудій были заняты лишь тѣ, которыя находились въ первой линіи укрѣпленной зоны. Батареи, выдвинутыя еще болѣе впередъ за первую линію укрѣпленій и возведенныя въ ожиданіи возможности нашего перехода въ наступленіе, остались свободными, такъ какъ въ то время этого наступленія, много разъ откладываемаго, уже не имѣлось въ виду производить. Что же касается батарей, сооруженныхъ въ тыловой зонѣ, то онѣ предназначались для артиллеріи резерва, а также въ качествѣ заранѣе подготовленныхъ позицій на случай возможнаго отступленія. Но эти батареи сослужили, собственно говоря, плохую службу, такъ какъ артиллерія первоначально была поставлена на эти именно, тыловыя, батареи, и только впослѣдствіи ее выдвинули впередъ на разстояніе 1.500—2.500 метровъ отъ японцевъ.

Изъ осадныхъ калибровъ имѣлось 300 орудій: 54—6-дюймовыхъ въ 120 пудовъ, 28—42-линейныхъ, 16—8-дюймовыхъ мортиръ, 40—6-дюймовыхъ полевыхъ мортиръ безъ запряжки и 6 таковыхъ же запряженныхъ, 8 старыхъ батарейныхъ орудій съ запряжкой, 40 старыхъ легкихъ орудій безъ запряжки, 26 орудій для стрѣльбы боевыми ракетами, 20 штукъ гладкихъ полупудовыхъ мортиръ, 8 картечницъ. Кромѣ 68 орудій, оставленныхъ пока въ Харбинѣ, остальныя распредѣлялись по арміямъ такъ: въ 1-й арміи—46, во 2-й—40, въ 3-й—въ центрѣ общаго расположенія—146 орудій.

Расположеніе всѣхъ осадныхъ батарей было указано генераломъ Величко. Хотя осадная артиллерія была распредѣлена по корпусамъ, однако право открытія огня и руководительство послѣднимъ было сохранено за высшимъ начальствомъ командованія.

8-дюймовыя мортиры и 42-линейныя пушки были сведены въ батареи по 4 орудія, остальные калибры составляли 6-ти-орудійныя батареи.

6-дюймовыя мортиры были поставлены въ 1.400—1.800 метровъ отъ противника;

6-дюймовыя облегченныя пушки—въ 2.000—3.200 метрахъ.

Однако, несмотря на то, что русская армія подъ Мукденомъ обладала въ достаточномъ числѣ тяжелой артиллеріей, оказалось, что чуть ли не подъ дулами этихъ многочисленныхъ орудій японцы успѣли произвести установку на своей позиціи орудій не только среднихъ, но и крупныхъ калибровъ. Судя по нѣкоторымъ частнымъ утвержденіямъ, имѣющимъ однако достаточную степень правдоподобности и достовѣрности, русскія батареи были уже готовы къ дѣйствію, когда было замѣчено сооруженіе японцами батарей и установка на нихъ орудій и объ этомъ было донесено, при чемъ командиры корпусовъ ходатайствовали о разрѣшеніи открыть огонь. Тѣмъ не менѣе такого разрѣшенія имъ не было дано, и результатомъ этой нерѣшительности и боязни активныхъ дѣйствій явилось то, что на мукденскую японскую позицію прибылъ даже осадный артиллерійскій паркъ, освободившійся у Портъ-Артура. Эти осадныя японскія орудія успѣли развернуться въ самомъ центрѣ противъ русской 3-й арміи и уже къ началу февраля были вполнѣ готовы и доста-

точно снабжены боевыми припасами, чтобы развернуть противъ насъ всю мощь современнаго артиллерійскаго огня.

Послѣ нашего неудачнаго наступленія правымъ флангомъ наша 3-я армія должна была передать второй арміи 28 6-дюймовыхъ пушекъ, что и было исполнено посредствомъ выдѣленія изъ состава 6 орудійныхъ батарей по одному орудію.



Императорскій холмъ у западныхъ могилъ.

Въ нашу программу не входитъ обсужденіе собственно боевыхъ дѣйствій на мукденскихъ позиціяхъ. Мы намѣрены дать оцѣнку мукденскихъ позицій исключительно съ инженерной точки зрѣнія, и въ этомъ случаѣ нельзя не отмѣтить, прежде всего, что изрытіе всей позиціи фортификаціонными укрѣпленіями знаменуетъ собой не усиленіе ея, а скорѣе наоборотъ—ослабленіе. Вѣдь, принимая во вниманіе еще и непрерывныя полосы искусственныхъ препятствій впереди нашей позиціи, японцамъ было совершенно ясно, что съ нашей стороны не предполагается никакихъ активныхъ дѣйствій, а на возможность разбить нашу позицію, какъ бы ни была она укрѣплена, они могли вполнѣ разсчитывать, уповая на мѣткость и разрушительность дѣйствія ихъ многочисленной артиллеріи—полевой и осадной.

При опорныхъ пунктахъ (сомкнутыхъ и открытыхъ укрѣпленіяхъ) устройство примыкающихъ къ нимъ съ обѣихъ сторонъ окоповъ доказало свою чрезвычайную цѣлесообразность, такъ какъ, во время обстрѣливанія артиллерійскимъ огнемъ того или иного укрѣпленія, защищающій его гарнизонъ всегда находилъ въ этихъ окопахъ надежное убѣжище. Опытъ войны доказалъ, что почти всегда оказывалось возможнымъ въ этихъ случаяхъ ограничиваться тѣмъ, что въ укрѣпленіи оставались лишь хорошо прикрытые тяжелыми блиндажами наблюдательные посты. Кромѣ того, въ самихъ опорныхъ пунктахъ защищающій ихъ гарнизонъ почти всегда имѣлъ достаточно сильныя закрытія.

Всѣ вообще постройки и фортификаціонныя сооруженія, въ особенности же опорные пункты и батареи, были маскированы довольно удачно, а самыя батареи почти всегда были углубленной профили. На одной сторонѣ батарей находились обыкновенно ниши для боевыхъ припасовъ, при чемъ мелинитовыя бомбы хранились совершенно отдѣльно отъ всѣхъ прочихъ боевыхъ припасовъ; ниши были перекрыты бревенчатой или въ нѣсколько рядовъ брусковой настилкой, прикрытой сверху очень толстымъ слоемъ земляной насыпи. На другой сторонѣ батарей устраивались помѣщенія для орудійной прислуги.

Когда сказались результаты неудачныхъ нашихъ январскихъ боевъ, явилась настоятельная необходимость создать въ нѣкоторыхъ нашихъ укрѣпленіяхъ рядъ сильныхъ редюитовъ, а равно и потребность приведенія въ оборонительное состояніе

возможно большаго числа мѣстныхъ предметовъ. Обороноспособность этихъ мѣстныхъ предметовъ иногда усиливалась даже созданіемъ особыхъ укрѣпленій впереди и на флангахъ. Въ этихъ, впрочемъ, немногочисленныхъ случаяхъ, мѣстный предметъ, приведенный въ обороноспособное состояніе, являлся какъ бы второю оборонительною линіею.

Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, самостоятельная оборона мѣстнаго предмета, какъ самодовлѣющей опорной точки, была признана, согласно указаніямъ опыта, малополезной, такъ какъ обстрѣливаніе такого мѣстнаго предмета, принимая во вниманіе его привлекательность для войскъ, ищущихъ въ немъ укрытія, всегда сопровождается тяжелыми потерями въ рядахъ гарнизона. Между тѣмъ, если использовать мѣстные предметы какъ маску и моральную опору, то обстрѣливаніе ихъ противникомъ вызоветъ лишь непроизводительное расходованіе его снарядовъ безъ сколько-нибудь значительныхъ результатовъ.



Улица въ Харбинѣ.

Относительно грунта, въ которомъ приходилось работать на мукденскихъ позиціяхъ, нужно отмѣтить, что онъ въ большинствѣ случаевъ представлялъ собою тонкій слой чернозема, подъ которымъ пролегали глубокіе пласты красной глины. Зимою этотъ грунтъ, глубоко промерзая, представлялъ значительныя трудности для фортификаціонныхъ работъ: достаточно сказать, что не только лопаты, но и мотыги и кирки ломались при этихъ работахъ въ весьма значительномъ количествѣ.

Въ укрѣпленіяхъ, служившихъ опорными точками, брустверы были доведены до ширины 4-хъ метровъ, при общей высотѣ всей профили въ $2^1/_2$ метра. Траверсы, даже на фасахъ, не подвергавшихся фланговому огню, отстояли не далѣе 25-ти шаговъ одинъ отъ другого.

Передніе рвы, при глубинѣ до 3-хъ метровъ, имѣли по преимуществу прямоугольное сѣченіе, рѣже суживающееся къ низу. Проволочныя загражденія доходили до 4-хъ метровъ ширины.

Каждую ночь ихъ обходили саперы, дабы исправлять поврежденія, произведенныя за день противникомъ.

Въ тылу позицій р. Хунхе черезъ нѣкоторые изъ ручьевъ были построены мосты (на джонкахъ, козлахъ и сваяхъ) и устроены переходы по льду.

За каждымъ корпусомъ имѣлся колонный путь, на случай отступленія за Мукденъ къ Телину. Равнымъ образомъ, такіе же колонные пути были проложены на самой позиціи и вблизи нея, а вдоль берега Хунхе, отъ желѣзной дороги къ ст. Даванканпу и с. Фушунъ были построены полевыя желѣзнодорожныя вѣтки для цѣлей снабженія.



Далеко не всѣ боевыя позиціи на театрѣ русско-японской войны были столь усовершенствованы въ инженерномъ отношеніи, и мукденскій укрѣпленный раіонъ является въ этомъ отношеніи скорѣе исключеніемъ, нежели типичнымъ образцомъ.

Отдѣльные укрѣпленные участки, тѣмъ не менѣе, представляютъ значительный интересъ съ точки зрѣнія полевой фортификаціи. Въ этомъ отношеніи наиболѣе примѣчательны и типичны нижеслѣдующія наши позиціи: 1) Сыпингайская, съ примыкающими къ ней позиціями Ямузыской и Эльдахозской (уступной или тыловой) и авангардными впереди, а также съ позиціями въ отрядѣ ген. Ренненкампфа; 2) Гунчжулинская, съ Итунжоуской позиціей, служащая продолженіемъ позиціи на р. Шахе, и 3) Куанчендзская.

Первыя двѣ позиціи представляютъ собою работу войскъ 1-й арміи подъ руководствомъ саперныхъ батальоновъ, а послѣдняя была сооружена частями 3-й арміи и вольнонаемными китайскими рабочими подъ наблюденіемъ инженеровъ и подъ руководствомъ особыхъ саперныхъ отрядовъ.

Сыпингайская позиція, къ сооруженію которой было приступлено раннею весною 1905 года, не была испытана въ боевомъ отношеніи, но, тѣмъ не менѣе, она принесла войскамъ громадную пользу именно тѣмъ, что дала имъ возможность оправиться и усилиться послѣ ужасной кровавой бойни подъ Мукденомъ. Какъ извѣстно, японцы послѣ отчаяннаго своего натиска подъ Мукденомъ уже не переходили въ наступленіе и застыли на своихъ позиціяхъ, ими оборудованныхъ на высотѣ станціи Чантафу къ западу и востоку отъ желѣзной дороги. Наши войска настолько пришли въ порядокъ и усилились къ началу августа 1905 года, что уже сами предполагали перейти въ наступленіе послѣ чуть ли не полугодового совершенствованія Сыпингайской позиціи, но въ это время было заключено перемиріе, а вскорѣ былъ подписанъ и Портсмутскій договоръ. Такимъ образомъ, не удалось испытать нашу Сыпингайскую позицію въ отношеніи ея фортификаціонныхъ достоинствъ. Гунчжулинская съ Итунжоуской позиціи были предусмотрительно подготовлены заблаговременно, на случай неблагопріятнаго исхода для насъ предполагаемаго боя на по-

зиціи Сыпингайской. Такимъ образомъ имѣлось въ виду на этотъ разъ избѣжать необходимости отступать послѣ каждаго боя чуть ли не на 200 верстъ къ сѣверу, но было рѣшено вести отчаянные бои съ наступающимъ непріятелемъ на каждыхъ 50—60 верстахъ, съ тѣмъ, чтобы наконецъ имѣть полную возможность не допускать непріятеля оправляться послѣ каждаго наступленія и, вмѣстѣ съ тѣмъ, сдѣлать свои отступленія болѣе спокойными и короткими.

Переходя къ обсужденію названныхъ позицій въ инженерномъ отношеніи, прежде всего слѣдуетъ отмѣтить крайне неблагопріятныя топографическія условія всего раіона, охватываемаго этими позиціями: здѣсь рѣшительно не было сколько-нибудь пригодныхъ и удобныхъ участковъ для возведенія на нихъ фортификаціонныхъ сооруженій. Тѣмъ не менѣе эти фортификаціонныя сооруженія были возведены самымъ тщательнымъ образомъ и довольно сильныхъ профилей.

При взглядѣ на генеральные планы этихъ позицій, прежде всего должна броситься въ глаза необыкновенная протяженность ихъ по фронту. Такъ, Сыпингайская позиція съ прилегающими къ ней укрѣпленными участками на обоихъ флангахъ тянется по фронту на 56 верстъ; позиціи Гунчжулинская съ Итунжоуской занимаютъ по фронту около 50 верстъ, и, наконецъ, самая маленькая изъ этихъ позицій—Куанчендзская тянется, считая и загибы, на 24 версты по фронту. Разрывы между частями позицій нигдѣ не превосходили болѣе 7 верстъ, за исключеніемъ одного лишь разрыва между Гунчжулинской и Итунжоуской позиціями, который достигалъ 16 верстъ, и затѣмъ промежутокъ между лѣвымъ флангомъ Ямузысской и правымъ флангомъ Хайлученской позицій, который тоже достигалъ немногимъ болѣе 10 верстъ. Впрочемъ, послѣдняя была занята совершенно отдѣльнымъ отрядомъ ген.-лейтен. Ренненкампфа, имѣвшимъ въ своемъ распоряженіи 40 батальоновъ, предназначенныхъ для парализованія глубокаго стратегическаго обхода непріятелемъ нашего фланга, а также для преграждения путей, ведущихъ къ Гирину. Позднѣе, по стратегическимъ соображеніямъ, отрядъ ген. Ренненкампфа былъ отодвинутъ еще дальше—почти на 57 верстъ.



Большинство возведенныхъ редутовъ были почти одного и того же типа, съ открытой фланговой обороной рвовъ. Каждый изъ этихъ редутовъ предназначался на одну роту въ 200 человѣкъ. Длина линіи огня, считая и тыловой капониръ, достигала въ каждомъ редутѣ приблизительно 400 шаговъ. Вся конструкція и профиль редута были почти однѣ и тѣ же, съ рѣзко выраженной углубленностью. По своей вытянутой формѣ редуты этого типа очень хорошо примѣняются къ мѣстности, имѣющей, какъ въ данномъ случаѣ, видъ языковъ, дающихъ хорошій обстрѣлъ снѣжныхъ логовъ до самаго тальвега. На мѣстности ровной такая планировка редутовъ

и такой ихъ типъ, вѣроятно, также могли бы быть примѣнены съ большимъ удобствомъ, чего, однако, нельзя сказать про мѣстность гористую.

Въ этихъ редутахъ огонь во всѣ стороны очень силенъ и наружнымъ рвамъ придана хорошая фланговая оборона съ изломомъ бруствера длиною 15 шаговъ, такъ что здѣсь былъ примѣненъ принципъ Шумара—независимость наружнаго рва отъ бруствера. Благодаря ширинѣ профили они совершенно сливаются съ мѣстностью и весьма мало замѣтны даже вблизи. Гласисъ этихъ редутовъ совершенно сливается съ бруствером, и требуется лишь, чтобы поверхность какъ гласиса, такъ и бруствера была бы одного цвѣта съ окружающей мѣстностью.

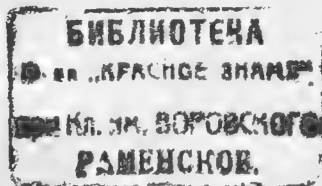
На Гунчжулинской позиціи поверхность укрѣпленій и окоповъ была засѣяна пшеницей или обложена дерномъ. Что касается одежды внутреннихъ отлогостей, то въ этомъ отношеніи предпочтеніе было отдано плетневымъ покрытіямъ, и лишь верхняя часть этихъ отлогостей была выложена дерномъ, при чемъ на 1 футъ ниже гребня бруствера оставлялась полочка шириною въ полъ-фута для упора локтя стрѣлка и для того, чтобы здѣсь можно было бы класть ружейные патроны.



Мостъ черезъ рѣчку въ Мацуямѣ.

Что касается внутреннихъ сооруженій въ редутахъ и другихъ укрѣпленіяхъ, то слѣдуетъ отмѣтить, что траверсы разставлялись на разстояніи 10—12 шаговъ одинъ отъ другого; кромѣ того, траверсы обязательно одѣвались дерномъ и, чтобы избѣжать потери мѣста для стрѣлковъ, всѣ траверсы врѣзывались въ брустверъ шириною лишь въ одинъ шагъ, самая же толщина траверсовъ достигала 10 футовъ. Обыкновенно дѣлалось такъ, что два болѣе длинныхъ траверса раздѣляли всю внутренность укрѣпленія на три самостоятельныя части, имѣющія каждая свой выходъ. Эти два траверса имѣли банкетъ и приспособлялись для самой упорной внутренней обороны укрѣпленія.

Каждый редутъ имѣлъ три выхода: два блиндированныхъ, ведущихъ въ прилегающіе къ тому или иному флангу усы, и одинъ въ горжѣ черезъ капониръ. Къ капониру непосредственно примыкалъ ходъ сообщенія въ тылъ, изъ котораго на поверхность земли ведутъ ступенчатые сходы, обдѣланные досками. Дабы получить возможность переѣзда черезъ входъ сообщенія, позади редутовъ ставились мосты, шириною въ 10 футовъ, для артиллеріи и резервовъ.



Позади редутовъ къ ходамъ сообщенія примыкали сооруженія служебнаго назначенія и приспособленія для варки пищи въ походныхъ котелкахъ.

Каждый ходъ сообщенія доходилъ до безопаснаго пункта и былъ связанъ съ ближайшимъ колодцемъ. Этимъ достигалось то, что жизнь защитниковъ гарнизона даже подъ напряженнымъ огнемъ противника могла цѣликомъ происходить подъ землею внѣ его выстрѣловъ и внѣ его взоровъ.

Блиндажи строились двухъ типовъ: въ горжѣ, на 175 человѣкъ, противъ цѣльныхъ полевыхъ гранатъ и шимозъ, и затѣмъ—подъ бруствeромъ, на 80 человѣкъ, какъ защита отъ шрапнели и осколковъ.

Блиндажи въ горжѣ покрывались рядомъ 5—6-вершковыхъ бревенъ, хорошо притесанныхъ одно къ другому; поверхъ бревенъ клался сплошной рядъ футовыхъ фашинъ, а затѣмъ такой потолокъ обсыпался землею толщиною въ 3 фута. Подъ блиндажами могли помѣститься три шеренги, изъ коихъ одна могла отдыхать лежа на нарахъ. Въ каждомъ блиндажѣ близъ средняго прохода было устроено по одному отдѣленію, оплетенному хворостомъ: одно для офицеровъ, другое—для перевязочной. Въ каждомъ блиндажѣ было поставлено по большой глиняной корчагѣ съ водой, закрытой крышкой.

Блиндажи подъ брустверомъ состояли изъ ряда накатника, толщиною 4—4$^1/_2$ вер., и слоя земли при горизонтной профили въ 3$^1/_2$ фута, при пониженной отъ 2 до 3 футовъ.

Горжевые фасы дѣлались ниже напольныхъ и были вполнѣ прикрыты насыпью блиндажа. Горжевой ровъ дѣлался шириною 10 футовъ и фланкировался изъ горжевого капонира.

Впереди редута, въ разстояніи 60—80 шаговъ, были устроены волчьи ямы въ 4 ряда, поверхъ которыхъ была проволочная сѣть. Въ виду того, что передовое препятствіе, по недостатку времени и проволоки, было сдѣлано лишь передъ напольными фасами, то для усиленія горжи въ наружномъ рвѣ ея была устроена вертикальная засѣка.



На театрѣ русской-японской войны было всего только 2 крѣпости — Владивостокъ и Портъ-Артуръ. Обѣ эти крѣпости по своему стратегическому значенію представляли собою два совершенно независимые другъ отъ друга порта—арсеналы, изъ которыхъ ни одинъ не могъ разсчитывать на помощь или содѣйствіе другого. Обстоятельства войны сложились такимъ образомъ, что Владивостокъ во все время кампаніи оставался въ тылу, и на него непріятель почти не покушался, если не считать двухъ незначительныхъ и кратковременныхъ бомбардировокъ, вызванныхъ скорѣе желаніемъ устрашить, чѣмъ какими бы то ни было стратегическими соображеніями. Зато другая изъ этихъ крѣпостей—Портъ-Артуръ—вынесла на себѣ всѣ ужасы длительнаго и яростнаго нападенія непріятеля, такъ что исторія осады Портъ-Артура является героическою поэмою почти эпическаго характера.

Здѣсь мы не будемъ касаться трагическихъ перипетій этой осады,—въ нашу программу входитъ лишь краткій очеркъ крѣпостной дѣятельности инженерныхъ войскъ въ Портъ-Артурѣ.

Что касается фортификаціоннаго оборудованія Портъ-Артура, то прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что эта крѣпость расположена въ котловинѣ и полукольцомъ, оба конца котораго примыкаютъ къ морскому берегу, окруженному горами. Когда Портъ-Артуръ перешелъ въ русское владѣніе, первоначально предположено было ограничиться лишь китайскими укрѣпленіями, уже существовавшими на этомъ мѣстѣ. Думали, что будетъ вполнѣ достаточно лишь приспособить эти готовыя китайскія укрѣпленія къ установкѣ нашихъ артиллерійскихъ орудій. Но политическія обстоятельства вскорѣ сильно измѣнились, и Портъ-Артуру предназначалась важная роль въ качествѣ морской базы для нашего тихоокеанскаго флота и въ качествѣ достаточно сильнаго оплота нашего владычества на Дальнемъ Востокѣ, а потому рѣшено было обратить Портъ-Артуръ въ сильную крѣпость, согласно новѣйшей техникѣ крѣпостного дѣла. Генералъ-маіору Волкову совмѣстно съ полковникомъ Базилевскимъ и другими чинами было предложено осмотрѣть Портъ-Артуръ и намѣтить общую схему укрѣпленій, необходимыхъ для того, чтобы сдѣлать эту крѣпость непреодолимою твердынею. Первоначальный планъ, выработанный генералъ-маіоромъ Волковымъ и детально разработанный ген.-лейтен. Кононовичъ-Горбатскимъ, былъ, однако, измѣненъ и, пожалуй, даже совсѣмъ отвергнутъ. Портъ-Артуръ началъ укрѣпляться по проекту полк. Величко. По этому проекту общая оборона крѣпости съ сухопутной стороны должна была состоять изъ трехъ линій: 1) линія стрѣлковыхъ окоповъ, 2) линія фортовъ или опорныхъ пунктовъ и 3) линія батарей. Кромѣ того, согласно Высочайше утвержденнаго генеральнаго плана крѣпости Портъ-Артуръ, оборона его дѣлилась на двѣ части: приморскую и сухопутную. Первая осуществлялась 27-ю долговременными батареями, а вторая состояла, какъ мы только что указали, изъ трехъ оборонительныхъ линій, изъ коихъ внѣшняя имѣла протяженіе въ 22 версты и раздѣлялась на два участка: восточный и западный.



Дворъ общежитія плѣнныхъ въ Мацуямѣ.

Всѣ работы по оборонѣ Портъ-Артура было предположено сдѣлать въ двѣ

очереди. Но обстоятельства сложились такъ неблагопріятно, что война грянула тогда, когда даже и работы первой очереди не были еще закончены.

Передъ самой войною, осенью 1903 года, когда стало ясно, что война съ Японіей въ самомъ близкомъ будущемъ болѣе чѣмъ вѣроятна, пришлось наскоро вооружать Портъ-Артуръ, ибо исполнить планъ вооруженія, заранѣе разработанный, представлялось уже невозможнымъ.

Всѣ эти экстренныя инженерныя работы пришлось съ необыкновеннымъ напряженіемъ произвести съ тѣми крайне ограниченными инженерными силами, которыми въ это время располагали Портъ-Артуръ и Квантунскій раіонъ. Будущему историку, вѣроятно, покажется страннымъ и, быть можетъ, сказочнымъ, что всѣ экстренныя работы по мобилизаціонному укрѣпленію Портъ-Артура, находившагося въ періодѣ полнаго разстройства въ фортификаціонномъ отношеніи, пришлось выполнить всего-на-всего четыремъ ротамъ инженерныхъ войскъ, а между тѣмъ это, дѣйствительно, было такъ.

Къ началу военныхъ дѣйствій гарнизонъ Портъ-Артура располагалъ только слѣдующими инженерными войсками: 1) Квантунская саперная рота, 2) крѣпостная минная рота, 3) крѣпостной телеграфъ 1-го разряда и 4) рота 1-го Уссурійскаго желѣзнодорожнаго батальона. Да и то послѣдняя рота осталась въ Портъ-Артурѣ переживать его героическую эпопею совершенно случайно послѣ перерыва сообщенія.

Для усиленія боевой готовности крѣпости было признано необходимымъ наскоро произвести разбивку и постройку окоповъ для стрѣлковъ и возвести промежуточныя батареи, пользуясь исключительно мѣстными средствами. На фронтѣ крѣпости грунтъ былъ настолько тяжелъ для работы, что постройка окоповъ и батарей, да еще при указанной выше ничтожности инженерныхъ силъ, потребовала много времени и труда. Кромѣ того, въ періодъ мобилизаціи потребовался и отъ всего гарнизона, и отъ руководителей саперъ огромный трудъ по приведенію въ готовность къ оборонѣ неоконченныхъ фортификаціонныхъ сооруженій и, въ особенности, по устройству искусственныхъ препятствій, которыхъ передъ сооруженіями не было вовсе не только во внутреннихъ линіяхъ обороны, но даже и передъ внѣшнимъ кольцомъ окоповъ. Такъ какъ съ началомъ мобилизаціи невозможно было найти вольнонаемныхъ рабочихъ китайцевъ, то пришлось всю тяжесть работъ возложить исключительно на гарнизонъ.

Всѣ работы производились настолько интенсивно, что къ концу февраля крѣпость уже могла считаться обезпеченной отъ захвата ея открытою силою.

Работы, произведенныя въ періодъ мобилизаціи крѣпости на долговременныхъ фортахъ, съ цѣлью приведенія ихъ въ оборонительное состояніе, въ общихъ чертахъ заключались: въ планировкѣ брустверовъ и гласисовъ, досыпкѣ насыпей надъ казармами и въ устройствѣ траверсовъ и блиндажей по линіи огня.

Было обращено большое вниманіе на улучшеніе ружейнаго обстрѣла съ фортовъ, но, вслѣдствіе сильно-пересѣченной мѣстности и плохого примѣненія къ ней фортовъ, этого не удалось вполнѣ достигнуть.

Одновременно съ работами на фортахъ производились работы по заполненію промежутковъ. Такъ, въ промежуткѣ между батареей № 22 и фортомъ № 1, на выступающій нѣсколько впередъ горкѣ, былъ построенъ редутъ, названный редутомъ Тахэ. Онъ назначался для обезпеченія прорыва по долинѣ въ тылу батареи № 22, а также для фланкированія промежутка. Почти сплошнымъ рядомъ траншей редутъ соединялся съ траншеями у форта № 1. Весь промежутокъ между редутомъ и фортомъ пришлось обезпечить лишь искусственными препятствіями, въ видѣ двухъ рядовъ проволочныхъ загражденій впереди окоповъ и редута. Овраги передъ редутомъ Шахэ, а также съ правой и съ лѣвой стороны отъ форта № 1 были минированы. Здѣсь минная рота впервые примѣнила новѣйшее усовершенствованіе техники миннаго дѣла. И впослѣдствіи, когда на этотъ пунктъ было произведено атакующими нападеніе, то колонна непріятеля, въ составѣ 2 ротъ была здѣсь взорвана полностью.



Паркъ-прачешная.

Въ промежуткѣ между фортами № I и № II были усилены въ профиляхъ и приспособлены къ оборонѣ укрѣпленіе № 1 на горѣ Опасной и укрѣпленіе № 2 въ промежуткѣ между лит. А и лит. Б.

Отъ открытаго капонира № 1 до лит. А былъ устроенъ сплошной рядъ траншей для соединенія съ Китайской стѣной. Передъ ними расположили искусственныя препятствія въ видѣ проволочныхъ сѣтей, мѣстами въ одинъ, а мѣстами въ два ряда; въ наиболѣе опасныхъ мѣстахъ были заложены фугасы, дѣйствіе которыхъ во время непріятельскихъ атакъ не пришлось, однако, испытать.

Отъ батареи лит. А начинался старый китайскій оборонительный гласисъ, извѣстный во время осады подъ названіемъ Китайской стѣны. Долговременная батарея лит. Б обезпечивалась отъ штурма двумя ярусами стрѣлковыхъ окоповъ. Въ тылу этого промежутка, на вершинѣ Большой горы, войсками, подъ руководствомъ унтеръ-офицера саперъ, были устроены стрѣлковый окопъ и капитальный блиндажъ для наблюдателей. Тутъ же былъ подготовленъ цѣлый рядъ площадокъ, предназначенныхъ для постановки на нихъ полевыхъ артиллерійскихъ орудій.

Промежутокъ между фортами № II и III заполнялся слѣдующимъ образомъ: на вершинахъ, ближайшихъ къ фортамъ, были возведены сомкнутые стрѣлковые окопы, соединенные особыми ходами сообщеній съ лежащей сзади Китайской стѣной. Затѣмъ, уже позднѣе, на этихъ вершинахъ были разработаны площадки и батареи для полевыхъ артиллерійскихъ орудій.

Въ серединѣ линіи укрѣпленій обѣ вершины были заняты старыми китайскими укрѣпленіями, но эти укрѣпленія, конечно, оказались непригодными для серьезной обороны и ихъ пришлось передѣлывать, значительно усиливая ихъ профиль, и даже измѣняя ихъ планъ. Кромѣ того, оба эти укрѣпленія пришлось обносить стрѣлковыми окопами, а впереди укрѣпленій и окоповъ протянуть въ нѣсколько рядовъ проволочныя загражденія. На вершинахъ скалистаго кряжа, лежащаго въ тылу Большой Китайской стѣны, былъ возведенъ бронированный блиндажъ для наблюдателей. Но и самую Китайскую стѣну пришлось, разумѣется, приводить въ оборонительное состояніе, что и было отчасти сдѣлано устройствомъ въ ней бойницъ, усиленіемъ ея земляными мѣшками, легкими блиндажами, траверсами, а мѣстами даже капитальными блиндажами изъ толстыхъ бревенъ.

Оригинальное приспособленіе было устроено впереди всего, только-что описаннаго форта, а именно: въ іюнѣ мѣсяцѣ 1904 г. инженерныя войска Портъ-Артура создали здѣсь такъ называемую электрическую изгородь. Эта изгородь тянулась вдоль всего фронта отъ батареи лит. А до временнаго укрѣпленія № 4 и состояла изъ 5 рядовъ проволоки, натянутой на изоляторахъ по столбикамъ на высотѣ 1—3½ футовъ. По длинѣ вся эта электрическая изгородь дѣлилась на 4 участка: 1-й отъ батареи лит. А до открытаго капонира № 2; 2-й—до Курганной батареи; 3-й—до Кладбищенской высоты, и 4-й—до конца, т. е. до временнаго укрѣпленія № 4. Центральная электрическая станція этой электрической изгороди была помѣщена въ блиндажѣ, устроенномъ въ тылу Кладбищенской импани, и состояла изъ динамо-машины, привезенной изъ гор. Дальняго. Эта машина вырабатывала электрическій токъ напряженіемъ въ 3 тыс. вольтъ; отъ борновъ машины токъ направлялся по воздушнымъ проводамъ къ особымъ трансформаторамъ, устроеннымъ по одному на каждомъ участкѣ и имѣвшимъ своимъ назначеніемъ перерабатывать токъ, понижая его напряженіе до 300 вольтъ. Изъ этихъ трансформаторовъ токъ питалъ участковыя станціи, находившіяся, какъ и трансформаторы, на каждомъ участкѣ. При помощи вторыхъ трансформаторовъ токъ перерабатывался снова до напряженія въ 3 тыс. вольтъ и вводился въ цѣпь, которая замыкалась на каждомъ участкѣ изгороди въ особой распредѣлительной доскѣ своей участковой станціи, когда это было нужно. Постройка электрической изгороди и общее руководство ея дѣйствіемъ было поручено военному инженеру подп. Крестинскому, а завѣдываніе центральной электрической станціей лейт. Кроткову; участковыми станціями завѣдывали унтеръ-офицеры телеграфной роты.

Промежутокъ между укрѣпленіями № 3 и фортомъ № IV заполнялся рядами траншей, окружавшихъ приспособленную къ оборонѣ, такъ называемую, Кладбищенскую импань и пересѣкавшихъ Казачій плацъ по направленію къ арсеналу. Впереди этихъ траншей были устроены въ большомъ количествѣ искусственныя препятствія: самодѣйствующіе фугасы, шахматные колья, проволочныя сѣти и, мѣстами, водяные рвы.

Въ промежуткѣ между форт. №№ IV и V были построены люнеты: Двуугольный, Новый и Фугасный, а нѣсколько въ тылу—редутъ № 5 и люнетъ Каменно-

ломный. Между всѣми этими укрѣпленіями располагались отдѣльные участки траншей и впереди тянулась сплошная проволочная сѣть.

На мѣстѣ форта № IV былъ устроенъ сплошной окопъ, и весь промежутокъ между фортомъ № V, укрѣпленіемъ № 5 и мѣстомъ форта № VI былъ сплошь занятъ массой стрѣлковыхъ окоповъ въ одинъ, а мѣстами въ 2 яруса. Мягкій грунтъ и присутствіе растительности сдѣлали возможнымъ примѣненіе на этомъ участкѣ искусственныхъ препятствій въ видѣ волчьихъ ямъ и засѣкъ.

Одновременно съ этимъ впереди главной оборонительной линіи войска подъ руководствомъ саперныхъ унтеръ-офицеровъ распланировывали и укрѣпляли передовыя позиціи, а именно: у головы водопровода въ долинѣ Лунхэ; на хребтѣ Панлуньшань и его предгорьяхъ и на горахъ—Дивизіонной, Угловой, Плоской, Длинной и Высокой. Послѣдняя позиція, какъ извѣстно, сыграла важную роль въ послѣдній моментъ портъ-артурской эпопеи. Всѣ эти укрѣпленныя позиціи представляли собою ряды полевыхъ укрѣпленій, наскоро усиленныхъ блиндажами изъ толстыхъ бревенъ и искусственными препятствіями въ видѣ засѣкъ и проволочныхъ загражденій впереди. Позднѣе, уже передъ самымъ обложеніемъ крѣпости, было приступлено къ укрѣпленію горъ Сяогушань и Дагушань.

Кромѣ того, передъ осадою, въ различныхъ мѣстахъ крѣпостного фронта были частью укрѣплены, а частью вновь возведены около 70 батарей, фортовъ и укрѣпленій, расположенныхъ большею частью по вершинамъ горъ, при чемъ артиллерійскія орудія въ этихъ батареяхъ располагались на настланныхъ платформахъ и стрѣляли черезъ банкъ. На каждой батареѣ были устроены подъ брустверами или въ траверсахъ расходные погребки для артиллерійскихъ снарядовъ. Тутъ же въ проходахъ траверсовъ устраивались блиндажи для артиллерійской прислуги. Наблюдательные пункты устраивались по большей части на самыхъ батареяхъ, но иногда, по неимѣнію на нихъ удобнаго мѣста—гдѣ-нибудь по близости. Большіе запасные бетонные пороховые погреба были расположены: одинъ за батареей лит. А, другой—за батареей лит. Б.



Постройка гати на Хунхэ.

Наконецъ, было сооружено въ теченіе періода мобилизаціи еще 7 батарей противоштурмовыхъ подъ Золотой горой, на береговомъ фронтѣ, уже имѣвшемъ 9 готовыхъ бетонныхъ батарей, и еще 9, тоже готовыхъ, но временнаго типа. Для питанія батарей берегового фронта имѣлись два запасныхъ бетонныхъ погреба временнаго типа: одинъ на Тигровомъ полуостровѣ, а другой—за батареей № 17.

Насколько мы были мало подготовлены въ Портъ-Артурѣ, явствуетъ уже изъ

того обстоятельства, что въ распоряженіи крѣпостныхъ инженеровъ не оказалось даже прожекторовъ для освѣщенія съ фронта укрѣпленій впереди лежащей мѣстности. На выручку пришелъ нашъ портъ-артурскій флотъ и далъ крѣпостнымъ укрѣпленіямъ свои судовые прожекторы, которые и были установлены въ 18 мѣстахъ оборонительнаго фронта, главнымъ образомъ со стороны моря, но частью и съ сухопутной стороны.

Мало того, къ началу военныхъ дѣйствій не оказалось телефоннаго сообщенія ни между отдѣльными фортами и укрѣпленными пунктами, ни между линіями обороны и центромъ крѣпости, а между тѣмъ, кто не знаетъ, что при современныхъ условіяхъ войны вести правильную артиллерійскую стрѣльбу безъ помощи телефона едва ли возможно. Къ стыду нашему, въ Портъ-Артурѣ существовала лишь городская телефонная сѣть для, такъ сказать, домашняго обихода, а для военнаго дѣла телефономъ были соединены лишь нѣкоторыя батареи крѣпостной артиллеріи, да и то только на приморскомъ фронтѣ. Устраивать телефонъ передъ самою осадою оказалось затруднительнымъ, хотя бы уже потому, что въ распоряженіи инженеровъ не было ни телефонныхъ аппаратовъ, ни другихъ необходимыхъ приспособленій, и пришлось ограничиться лишь тѣмъ, что только важнѣйшіе пункты линіи сухопутной обороны кое-какъ оборудовали телефонами, снятыми съ городской сѣти. Такимъ образомъ, Квантунская телеграфная рота не могла вполнѣ осуществить планъ фортификаціонной телефонной сѣти, но, тѣмъ не менѣе, къ началу тѣснаго обложенія всѣ укрѣпленія, какъ между собой, такъ и съ начальниками участковъ и секторовъ, были соединены телефонами, по большей части воздушной проводки, за исключеніемъ весьма немногихъ участковъ.

Уже во время осады въ Портъ-Артурѣ была сформирована особая „фугасная“ команда изъ подрывной команды саперъ и моряковъ-минеровъ. Завѣдываніе этой фугасной командой было поручено военному инженеру подполк. Крестинскому, при чемъ на команду было возложено непосредственное руководительство устройствомъ на фронтѣ укрѣпленій фугасовъ, какъ простыхъ, такъ и камнеметныхъ.

Вообще говоря, кромѣ всѣхъ уже перечисленныхъ выше работъ, инженерными войсками Портъ-Артура было выполнено еще множество значительныхъ работъ по сооруженіямъ вспомогательнаго назначенія. Сюда, главнымъ образомъ, должны быть отнесены сооруженія въ видѣ блиндажей и легкихъ построекъ, въ которыхъ расположились перевязочные пункты. Затѣмъ, въ самой крѣпости были устроены въ значительномъ числѣ хлѣбопекарни, бараки для жилья людей, блиндажи для минныхъ станцій, колодцы и т. п.

Громадное количество работъ, произведенныхъ на западномъ фронтѣ, т. е. на лѣвомъ флангѣ нашей крѣпостной оборонительной линіи, вызывалось настоятельною необходимостью обезпечить этотъ флангъ отъ внезапныхъ атакъ со стороны Голубиной бухты и отъ могущаго быть мѣстнаго прорыва хотя бы небольшихъ партій атакующихъ въ крѣпость. Стрѣлковые окопы и искусственныя препятствія соединяли сплошной линіей всѣ перечисленныя выше укрѣпленія, при чемъ въ очень многихъ мѣстахъ окопы располагали въ нѣсколько рядовъ. Что же касается искус-

ственныхъ препятствій, то они почти во всѣхъ мѣстахъ были расположены въ нѣсколько рядовъ и состояли изъ проволочныхъ сѣтей, волчьихъ ямъ, фугасовъ, камнеметовъ и электрической изгороди. Особенно сильна была искусственными препятствіями долина Лунхэ, на которую, какъ предполагалось, будутъ направлены главныя усилія атакующихъ.

Въ инженерномъ отношеніи вся линія обороны была разбита на 6 участковъ, которыми завѣдывали инженерные офицеры. Что же касается саперныхъ ротъ, то онѣ были размѣщены въ разбивку по всѣмъ фортамъ и укрѣпленіямъ.

Для снабженія инженеровъ и войскъ шанцевымъ и другимъ инструментомъ въ крѣпости находился штатный инженерный складъ и временное его отдѣленіе. Но еще до перерыва сообщенія съ Портъ-Артуромъ отдѣленіе инженернаго склада было отправлено въ Мукденъ, а шанцевый инструментъ штатнаго инженернаго



Въ ожиданіи квартиръ въ дер. Ціуто.

склада, благодаря массѣ саперныхъ работъ, былъ израсходованъ очень скоро, тѣмъ болѣе, что значительная часть его была отправлена на Кинчжоускую позицію и на Зеленыя горы. Для пополненія склада былъ купленъ весь инструментъ, имѣвшійся въ частныхъ магазинахъ Портъ-Артура, но этотъ инструментъ, во 1-хъ, не всегда соотвѣтствовалъ своему назначенію, а во 2-хъ, его было очень мало. Вообще, во время работъ по укрѣпленію крѣпости всегда чувствовался недостатокъ инструмента, хотя случаевъ неисполненія сколько-нибудь важной работы по недостатку инструмента не было.

Что касается матеріаловъ, необходимыхъ для производства фортификаціонныхъ работъ, то въ этомъ отношеніи сильная нужда ощущалась въ земляныхъ мѣшкахъ, а также и въ проволокѣ для сѣтей и для электрическихъ проводниковъ для фугасовъ. Всѣ эти матеріалы также были цѣликомъ куплены въ магазинахъ и, кромѣ того, удалось получить изъ каменноугольныхъ копей у Мукдена еще одинъ ва-

гонъ разной проволоки. Другіе два вагона съ проволокою, тоже купленные на Фушунскихъ копяхъ, не успѣли, однако, придти до перерыва желѣзнодорожнаго сообщенія съ Портъ-Артуромъ, но тѣмъ не менѣе всего было скуплено и получено проволоки около 10 тыс. пудовъ.

Очень быстро израсходовался въ Портъ-Артурѣ весь громадный запасъ пироксилина, какъ только оборонительныя крѣпостныя войска стали употреблять ручныя бомбочки; на каждую такую бомбочку нужно было отъ 1 до 2 фунтовъ пироксилина, а между тѣмъ, войска расходовали ежедневно около 2 тыс. такихъ бомбочекъ. Здѣсь также пришелъ на помощь нашъ флотъ, и изъ складовъ морского вѣдомства портъ-артурскіе инженеры получили весь имѣвшійся въ нихъ наличный запасъ пироксилина. Но скоро и этого запаса не хватило; тогда было найдено очень остроумное средство добывать пироксилинъ: небольшія партіи минеровъ отправлялись на легкихъ катерахъ въ море и тамъ вылавливали японскія мины, разряжали ихъ и извлекали оттуда пироксилинъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, мѣстнымъ инженерамъ удалось приготовить новыя взрывчатыя вещества, дѣйствующія почти такъ же сильно, какъ и пироксилинъ. Эти вещества были названы „рокъ-а-рокъ—рокомъ“ и „Самсономъ“.

Изъ числа военныхъ инженеровъ, работавшихъ въ крѣпости Портъ-Артуръ, несомнѣнно запечатлѣли себя героями генералъ Р. И. Кондратенко, подп. С. А. Рашевскій и М. А. Зедгенидзе. Они всѣ трое трагически погибли 2 декабря 1904 г. въ блиндажѣ одного изъ передовыхъ укрѣпленій. На передовыхъ позиціяхъ ихъ не сразила вражья пуля, и Богу было угодно, чтобы они погибли уже въ самомъ концѣ осады, въ закрытомъ помѣщеніи, спеціально предназначенномъ для укрытія. Вмѣстѣ съ ними погибло еще 9 руководителей обороны ближайшихъ укрѣпленій.

Ихъ товарищи по оборонѣ крѣпости такъ передаютъ ходъ событій этого дня. Японцы занимали контръ-эскарпъ форта № II и часть потерны, ведущей изъ кофра во внутрь форта. Утромъ атакующіе начали бросать въ потерну бомбочки, распространявшія удушливый запахъ, отъ котораго всѣ задыхались, такъ что даже часовыхъ пришлось смѣнять каждую минуту. Вызвали подполк. Рашевскаго, который сейчасъ же пустилъ въ ходъ ручные вентиляторы, раздобытые у моряковъ; эти вентиляторы довольно скоро очистили воздухъ въ казематированныхъ постройкахъ. Японцы, увидѣвъ безполезность метанія бомбочекъ, прекратили это бросаніе и все пришло въ порядокъ, всѣ успокоились, а подполк. Рашевскій уѣхалъ.

Ген. Кондратенко узналъ о попыткѣ японцевъ бросать зловонныя бомбочки только вечеромъ, когда онъ ѣхалъ на фортъ № IV. Онъ повернулъ на злополучный фортъ № II и вызвалъ туда на совѣщаніе Рашевскаго и Зедгенидзе. Нѣсколько очевидцевъ говорятъ, что Рашевскій, какъ бы предчувствуя несчастіе, неохотно выѣхалъ на передовыя позиціи, но узнавъ, что генералъ Кондратенко устраиваетъ въ форту № II техническое совѣщаніе, направился туда. Вмѣстѣ съ тѣмъ извѣстіе о прибытіи ген. Кондратенко къ форту № II привлекло и многихъ другихъ офицеровъ, которые столпились въ одномъ изъ небольшихъ отдѣленій злополучнаго каземата, перегороженнаго деревянными переборками. Кондратенко, Рашевскій и

Зедгенидзе тихо совѣщались, сидя за столомъ, а группа офицеровъ толпилась стоя, при чемъ инженерный прапорщикъ Бергъ стоялъ у входа.

Какъ разъ въ это время въ сводъ сосѣдняго помѣщенія каземата и, на несчастье, въ пробоину, задѣланную мѣшками, попадаетъ 11-дюймовый японскій снарядъ. Первоначально японцы употребляли значительно меньшій калибръ осадныхъ орудій, а потому и расчетъ сводовъ былъ сдѣланъ на типъ 6-дюймоваго снаряда. Естественно, что при такихъ обстоятельствахъ прямой ударъ 11-дюймоваго снаряда оказался роковымъ и сокрушительнымъ. Осколковъ этого снаряда не найдено, но установлено, что его газами была снесена деревянная перегородка, которою и задавило всѣхъ находившихся въ казематѣ; изъ нихъ остались въ живыхъ сильно израненныхъ 6 человѣкъ. Совершенно уцѣлѣлъ лишь прапорщикъ Бергъ, стоявшій, какъ мы сказали выше, у дверей: прапорщикъ былъ выброшенъ на да-



Квартиры 1 бат. 3 сиб. артиллер. дивизіи въ д. Матурань.

лекое разстояніе отъ форта, но отдѣлался лишь легкими ушибами. У ген. Кондратенко весь черепъ былъ раздробленъ, а у подполк. Рашевскаго была раздроблена только ступня, но онъ умеръ, вѣроятно, отъ задушенія газами.

Оба боевые товарища—Кондратенко и Рашевскій сыграли огромную роль въ героической эпопеѣ Портъ-Артурской обороны. Ихъ обоихъ видѣли вездѣ, они ежедневно заѣзжали на большинство укрѣпленій, руководили работами, давали совѣты, организовывали новыя средства обороны. Ген. Кондратенко обладалъ талантомъ правильно оцѣнивать разныя техническія новинки обороны, которыми такъ сильно увлекалось строевое начальство, но которыя, тѣмъ не менѣе, не всегда себя оправдывали. Подполк. Рашевскому, между прочимъ, приписываютъ широкое примѣненіе щебня особенно въ мѣшкахъ съ землей, столь хорошо сопротивлявшихся и пулямъ, и осколкамъ. Между прочимъ любопытно отмѣтить, что какъ подп. Рашевскій, такъ и ген. Кондратенко, оба были противниками устройства блиндажей изъ досокъ, возвышавшихся надъ линіей огня и прикрытыхъ щебнемъ; обваливаясь въ кри-

тическую минуту, эти доски и щебень только мѣшали оборонѣ и обстрѣлу изъ орудій.

Между прочимъ, въ дневникѣ подполк. Рашевскаго мы находимъ интересную характеристику отношеній строевого начальства къ инженерамъ въ Портъ-Артурѣ.

„Къ сожалѣнію,—пишетъ подполк. Рашевскій,—у насъ въ окопахъ и батареяхъ за Лунвантяшанемъ нѣтъ еще ни одного блиндажа. Это происходитъ отъ того, что наше начальство не хочетъ обратиться непосредственно къ содѣйствію инженерныхъ войскъ, думая оставить всю славу за войсками, и въ результатѣ спохватятся лишь въ послѣднюю минуту, когда можетъ оказаться уже поздно. Вотъ и теперь болѣе 2 недѣль стоимъ на передовыхъ позиціяхъ въ виду непріятеля, и ничего, кромѣ самыхъ безобразныхъ окоповъ и заваловъ, не сдѣлано. Но почти пришлось напроситься оказать просимое содѣйствіе, и только съ завтрашняго дня начинаемъ спѣшно работать. Скорблю о неурядицѣ“.

Ген. Кондратенко, также, какъ и подполк. Рашевскій, и многіе другіе военные инженеры Портъ-Артура сильно критиковали такъ называемыя электрическія изгороди, объ устройствѣ которыхъ мы уже говорили выше, какъ о препятствіяхъ изъ проволокъ, заряжаемыхъ электрическимъ токомъ въ 300 вольтъ напряженія. И дѣйствительно, эти электрическія изгороди совершенно не оправдали въ боевомъ опытѣ войны тѣ радужныя надежды, которыя возлагались на нихъ ихъ изобрѣтателями. Впрочемъ японцы, всегда хорошо освѣдомленные обо всемъ, что дѣлали въ крѣпости обороняющіеся, готовились къ преодолѣнію этого рода препятствій и выдумали особыя ножницы съ хорошо изолированными рукоятями и особый приборъ, который давалъ возможность моментально заземлить оба конца разрѣзаемой этими ножницами электрической изгороди. Кромѣ того, электрическія изгороди, какъ показалъ опытъ, благодаря примитивному устройству, расходовали слишкомъ много электрической энергіи, которая уходила въ землю, а воздушные провода, подводящіе токъ, также, впрочемъ, какъ и провода подземные, постоянно повреждались снарядами и трудно было надѣяться, что въ критическую минуту они окажутся вполнѣ исправными во всей совокупности сѣти. Наконецъ, японцы произвели опытъ, долженствовавшій практически показать, насколько электрическая изгородь представляетъ дѣйствительно преграждение болѣе опасное для атакующаго, чѣмъ самая обыкновенная проволочная сѣть. Для этого опыта японцы выпустили осла и холостыми залпами загнали его прямо на электрическую проволоку, при чемъ оказалось, что оселъ не былъ убитъ токомъ, а получилась лишь такъ называемая „электрическая пляска“.

Генералу Кондратенко принадлежитъ также, помимо самой энергичной работы въ Портъ-Артурѣ, еще и общее руководительство инженерными работами на нашей передовой Квантунской позиціи у гор. Кинчжоу, гдѣ всѣ сдѣланныя до мобилизаціи позиціонныя работы были разрушены, и гдѣ, слѣдовательно, приходилось возводить укрѣпленія заново, а также укрѣплять и самый гор. Кинчжоу, наскоро приводя его въ оборонительное состояніе. Однако, представленный ген. Кондратенко 24 января въ областной совѣтъ Квантунской области докладъ и техническій

проектъ укрѣпленія Кинчжоуской позиціи не былъ принятъ. Было предложено выработать новый проектъ полковнику Третьякову и кап. Шварцу, при чемъ этотъ новый проектъ и былъ приведенъ въ исполненіе.

Печальный опытъ Кинчжоускаго боя показалъ, насколько былъ правъ генералъ Кондратенко и какъ жестоко ошиблись его противники.



Понтонный мостъ черезъ р. Хунхе.

За все время русско-японской войны, какъ мы уже упоминали, наша армія была сильно стѣснена въ своихъ передвиженіяхъ по причинѣ плохого состоянія, а отчасти и полнаго отсутствія дорогъ, а также и по недостаточности перевозочныхъ средствъ. Силою этихъ обстоятельствъ, дѣйствующая армія была въ значительной степени привязана къ Восточно-Китайской ж. д. и къ нѣкоторымъ главнѣйшимъ грунтовымъ дорогамъ, наскоро приведеннымъ въ порядокъ нашими войсками. Но и количество, и состояніе этихъ дорогъ оставляли желать очень много лучшаго, и все-таки можно сказать, что, несмотря на самую энергичную дѣятельность и всѣ усилія по устройству грунтовыхъ дорогъ, наша армія все время лѣпилась къ желѣзной дорогѣ и не могла оторваться отъ нея на болѣе или менѣе значительное разстояніе изъ-за крайней затруднительности какихъ бы то ни было передвиженій и перевозовъ.

Такимъ образомъ, съ самаго начала войны передъ нашей дѣйствующей арміей ребромъ сталъ вопросъ о дорогахъ и мостахъ.

Въ Манджуріи почти не было сколько-нибудь удовлетворительныхъ, въ европейскомъ смыслѣ этого слова, дорогъ, а что касается мостовъ, то черезъ большія манджурскія рѣки ихъ вовсе не было, а черезъ маленькія хотя и были, но весьма зыбкіе и ненадежные, да и то лишь по линіи Мандаринской дороги.

Мандаринская дорога, соединяющая китайскіе города, собственно говоря, не представляетъ собою того, что связано у насъ съ понятіемъ о дорогѣ: вся эта дорога является лишь наскоро сдѣланной выемкой въ грунтѣ, шириною около 4 саженей и самыхъ разнообразныхъ глубинъ. И это еще лучшая и, можно сказать, единственная въ Манджуріи дорога, деревенскіе же проселки уже окончательно ничѣмъ не напоминаютъ дороги — это просто полоса земли, покрытая безчисленными колеями, и только.

Грунтъ въ Манджуріи преимущественно такъ называемый „лесъ", т. е. хорошо отмученная глина, почти не пропускающая воды, а лишь всасывающая ее до полнаго своего превращенія въ жидкую кашицу. Въ связи съ профилью дорогъ это свойство грунта дѣлаетъ то, что послѣ сколько-нибудь значительнаго дождя

дорога превращается въ сплошныя лужи липкой грязи, и передвиженіе по такимъ дорогамъ сколько-нибудь тяжелыхъ повозокъ требуетъ героическихъ усилій и совершается такъ медленно, что въ два—три часа повозка едва проходитъ 1 версту, лошадь окончательно измучивается и уже на 5—10 верстѣ отказывается идти далѣе.

Вотъ почему съ начала военныхъ дѣйствій прежде всего пришлось озаботиться тѣмъ, чтобы проложить почти совершенно вновь на театрѣ военныхъ дѣйствій необходимую сѣть дорогъ.

Первыя же рекогносцировки и изслѣдованія военныхъ инженеровъ относительно дорогъ выяснили, что для нихъ безусловно необходима возвышенная профиль, могущая дать проектируемымъ дорогамъ стокъ воды во время дождя. Но, конечно, представлялось во многихъ случаяхъ совершенно невозможнымъ возводить столь сложныя дорожныя сооруженія, а потому, въ качествѣ временной мѣры до наступленія періода большихъ дождей, рѣшено было прокладывать дороги по косогорамъ, давая имъ профиль съ естественнымъ наклономъ, чтобы все-таки дать стокъ воды съ дороги, и вмѣстѣ съ тѣмъ прекратить возможность такого же стока дождевой воды съ косогора на самую дорогу.

Но и тутъ явилось серьезное препятствіе къ исполненію даже и этого плана. Дѣло въ томъ, что громадныя пространства въ южной Манджуріи представляютъ собою совершенно плоскую равнину и не имѣютъ рѣшительно никакихъ косогоровъ. Въ этихъ мѣстахъ дождевую воду изъ придорожныхъ канавъ предполагалось спускать особыми водоотводными канавками въ ближайшіе овраги и пруды.

Возникалъ вопросъ и объ улучшеніи полотна нѣкоторыхъ дорогъ присыпкою на нихъ песку, который все-таки значительно могъ бы ослабить размяканіе дороги. Но это тоже оказалось затруднительнымъ, потому что песокъ въ южной Манджуріи можно было добывать лишь въ рѣкахъ, которыя иногда удалены отъ дороги на весьма значительныя разстоянія. Кромѣ того, такъ какъ при войскахъ не имѣлось пригодныхъ для подвозки песку повозокъ, то приходилось бы пользоваться тяжелыми и неуклюжими китайскими арбами, едва-едва могущими поднять 10 кубическихъ футовъ песку. Такимъ образомъ, пришлось воспользоваться подсыпкою полотна пескомъ въ очень ограниченныхъ размѣрахъ: песокъ подсыпался лишь на немногихъ, особенно топкихъ, участкахъ, гдѣ предварительно на дорожномъ полотнѣ устраивалась гать изъ гаоляна, и только поверхъ такой гати насыпалось песчаное покрытіе. Такія гати оказывались весьма практичными, и потому ихъ можно было бы примѣнять и болѣе широко, если бы на устройство ихъ было достаточно наличныхъ силъ и средствъ. Но дѣло въ томъ, что ни того, ни другого не было, и потому пришлось изыскивать иные, хотя и менѣе совершенные, но зато болѣе дешевые и легче выполнимые способы укрѣпленія дорогъ.

Въ отношеніи постройки грунтовыхъ дорогъ намѣчаются три періода: ляоянскій, мукденскій и гунжулинскій.

Въ первый періодъ кампаніи около Дашичао, Хайчена, Айсядзяна и Ляояна была разработана огромная сѣть грунтовыхъ дорогъ, достигавшая 600 верстъ общей длины.

Съ отступленіемъ нашихъ войскъ къ Мукдену и позиціямъ на р. Шахе, было приступлено къ спѣшной разработкѣ новой сѣти грунтовыхъ дорогъ. Отъ рѣки Хунхе на сѣверъ до высотъ Телина разработано 6 дорогъ, затѣмъ одну дорогу проложили вдоль праваго берега Хунхе отъ Мукдена къ Фушуну, а также нѣсколько дорогъ въ окрестностяхъ Мукдена и очень много самыхъ разнообразныхъ дорогъ отъ р. Хунхе на югъ къ позиціямъ, на которыхъ стояли наши войска. На лѣвомъ флангѣ пришлось разрабатывать многіе перевалы съ крутыми подъемами и спусками.

Дорогами на сѣверъ отъ Хунхе во время отступленія далеко не всѣми воспользовались. Дѣло въ томъ, что войска, совершая тактическія передвиженія во время боевъ, затѣмъ уже не попадали на ранѣе назначенныя имъ дороги, вслѣдствіе чего



Постройка понтоннаго моста черезъ р. Тайцзыхе.

нѣкоторыя изъ разработанныхъ грунтовыхъ дорогъ были положительно забиты повозками, а нѣкоторыя совершенно пустовали.

На протяженіи отъ селенія Мадяпу до Кіу-заня, еще лѣтомъ 1904 года было построено, распоряженіемъ инспектора инженеровъ первой арміи, 7 временныхъ мостовъ на козлахъ, лодкахъ и понтонахъ. Мосты эти были узки, предназначались для ѣзды въ одну сторону, а потому движеніе на нѣкоторыхъ изъ нихъ было крайне затруднено; зачастую приходилось очень долго простаивать передъ мостами въ ожиданіи пропуска.

Для большаго обезпеченія движенія, дорожному управленію приказано было приступить къ постройкѣ трехъ постоянныхъ—свайныхъ мостовъ черезъ Хунхе, для ѣзды въ обѣ стороны. Четвертый мостъ поручили строить желѣзной дорогѣ. Приспособленъ былъ для ѣзды и желѣзнодорожный мостъ.

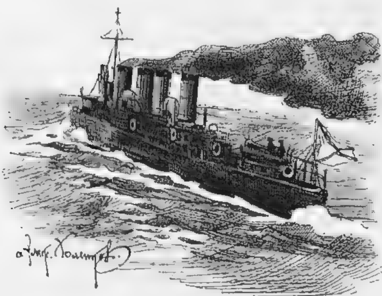
Мостъ у Фушуна, длиною 140 саж., мы закончили и открыли для движенія 9 февраля 1905 года.

12 января начали строить свайные мосты у Гудзядзы, длин. 210 саж., и у Мадяпу, длин. 160 п. саж. Ко времени отступленія изъ Мукдена мосты были почти закончены.

Всего въ мукденскій періодъ разработано дорожнымъ управленіемъ грунтовыхъ дорогъ 951 верста. Послѣ отступленія изъ Мукдена дорожному управленію Манджурской арміи, переформированному въ дорожное управленіе штаба Главнокомандующаго, поручили разрабатывать дороги къ сѣверу отъ рѣки Сунгари до главной линіи Восточно-Китайской желѣзной дороги къ Бодуне, Цицикару, Харбину, Гирину и Нингутѣ.

Но въ мукденскій періодъ кампаніи заботы о военныхъ сообщеніяхъ сводились, главнымъ образомъ, къ обезпеченію переправъ черезъ Хунхе, которыя были въ неудовлетворительномъ состояніи и въ недостаточномъ числѣ. Въ этихъ цѣляхъ были исправлены и приведены въ порядокъ пять переправъ черезъ Хунхе на тыловыхъ путяхъ корпусовъ и, кромѣ того, у этихъ переправъ были построены пять временныхъ мостовъ: два у дер. Хуань-мыкань, два у дер. Фуринь и одинъ у дер. Капукай; 6-й мостъ черезъ Хунхе у гор. Фушуна—основательной свайной постройки—не требовалъ ремонта. Кромѣ того, было приступлено въ началѣ февраля 1905 года къ постройкѣ прочнаго моста на свайныхъ устояхъ у дер. Кіу-зань, длин. 200 саж. Ко дню отступленія нашихъ войскъ отъ Мукдена эта постройка не была окончена: было забито лишь 80 свай и былъ заготовленъ весь нужный для этого моста лѣсной матеріалъ.

Наконецъ, въ виду общей ненадежности мостовъ и на случай необходимости отступленія на сѣверъ до вскрытія рѣки и до постройки новыхъ мостовъ, но въ періодъ весенняго таянія льда, были заготовлены переправы по искусственно укрѣпленному льду: одна у дер. Кіу-зань и двѣ на сѣверо-востокъ отъ Фушуна, у дер. Татяфань и Тыагоу,—послѣдняя назначалась для отряда ген. Ренненкампфа. Работы по устройству этихъ переправъ заключались въ подготовленіи спусковъ, установкѣ столбовъ съ фонарями, вѣхъ для указанія направленія переправъ, въ посыпкѣ льда пескомъ, а также и въ устройствѣ временныхъ мостиковъ въ уровень льда черезъ полыньи и проруби.



Въ качествѣ примѣра производства дорожныхъ работъ въ Манджуріи, разскажемъ о томъ, какъ именно производились работы по прокладкѣ дорогъ въ Хайченскомъ участкѣ.

Работы, подъ руководствомъ полковника Захарова и состоявшихъ при немъ подпоручика Грязева и поручика Пузыревскаго, организованы были такъ: по числу трехъ строящихся дорогъ, саперы были разбиты на группы, при чемъ въ каждой

группѣ былъ одинъ унтеръ-офицеръ за старшаго и въ каждую группу были поровну распредѣлены плотники. За вычетомъ ежедневнаго наряда—4 человѣкъ въ караулъ, оставалось, отъ команды въ 32 человѣка, 25 человѣкъ, которые и были распредѣлены на три группы, по 8 человѣкъ въ двухъ изъ нихъ и 9 человѣкъ въ третьей.

Строились три почти параллельныя дороги: одна—рядомъ съ Мандаринской, частью даже совпадая съ нею на нѣкоторыхъ участкахъ, другая — недалеко отъ линіи желѣзной дороги, нѣсколько къ западу отъ нея, а третья еще болѣе на западъ. Разстояніе между дорогами было отъ 1 до 4 верстъ.

Когда эти дороги расходились версты на 3, группы саперъ и офицеръ, ими руководившій, ночевали обособленно другъ отъ друга, въ прочее же время ночлегъ былъ въ деревнѣ на средней дорогѣ, такъ что дѣйствія всѣхъ трехъ группъ были объединены однимъ общимъ руководствомъ.



Верблюжій караванъ въ Монголіи.

Каждый день, съ утра, офицеръ съ саперным офицеромъ, руководствуясь даннымъ ему топографическимъ наброскомъ, производилъ детальную рекогносцировку къ намѣченному на картѣ пункту, а возвращаясь обратно къ мѣсту производства работъ, провѣшивали ось дороги вѣхами, поставленными на приблизительномъ разстояніи 300 шаговъ одна отъ другой. Затѣмъ производилось провѣшиваніе линій, ограничивающихъ канавы, разбивка поворотовъ и трасировка по шнуру.

Трасировочная партія состояла изъ китайцевъ—рабочихъ, числомъ около 15, а во главѣ партіи ставился одинъ или два опытныхъ сапера. Саперы отмѣривали отъ вѣхъ, обозначающихъ ось дороги, ея края и по шнуру разставляли китайцевъ, которые лопатами выкапывали трасировочныя борозды. Работая такимъ образомъ, можно было въ 10 рабочихъ часовъ протрасировать версты двѣ дороги. Работали китайцы довольно лѣниво, являлись на работу не раньше 7—8 часовъ утра, собирались и приступали къ работѣ медленно. Едва-едва къ 9 часамъ утра работа принимала правильный характеръ. Въ продолженіе 4 часовъ, въ среднемъ, утренней работы рабочіе вырабатывали 4 шага канавы, что составитъ, при платѣ подрядчику 50 коп. въ день за каждаго рабочаго, стоимость кубической сажени земли въ 2 р. 77 коп., а между тѣмъ, какъ выяснилось изъ соотвѣтственныхъ справокъ, на Китайской желѣзной дорогѣ съ 4-саженной насыпью кубическая сажень обходилась въ 1 р. 50 к.

Кромѣ того, столь малый успѣхъ работы, для скорости постройки въ 2 версты въ день, требовалъ около 800 человѣкъ рабочихъ, а между тѣмъ, такое количество ихъ найти было затруднительно; подрядчикъ постоянно не доставлялъ условленнаго числа рабочихъ, и общее количество ихъ, въ среднемъ, рѣдко достигало 600 человѣкъ, да и то разстановка и присмотръ за работой такого значительнаго количества рабочихъ до крайности утомляли саперъ-руководителей. Помимо того, приходилось постоянно разбирать споры и недоразумѣнія рабочихъ изъ-за денежныхъ расчетовъ.

Поэтому полковникъ Захаровъ рѣшилъ перейти на задѣльный способъ работы, опредѣливъ для опыта стоимость одной погонной сажени канавы въ 8 коп., т. е. стоимость одной кубической сажени въ 1 р. 40 к. Этотъ опытъ сразу же далъ блестящіе результаты: каждый китаецъ выкапывалъ до 5 саженей канавы, т. е. дѣлалъ 0,35 кубической сажени выемки—вчетверо больше, чѣмъ при поденной платѣ.

Къ этому времени до мѣста производства работъ дошли слухи о печальномъ для насъ исходѣ Тюренченскаго боя. Эти слухи сразу же измѣнили настроеніе китайцевъ-рабочихъ: они начали отказываться принимать въ уплату наши бумажныя деньги, такъ что производителю работъ пришлось командировать поручика Пузыревскаго въ Ляоянъ за серебромъ.

Этимъ обстоятельствомъ воспользовался полковникъ Захаровъ, чтобы начать постепенно нанимать китайцевъ, пріискалъ переводчика и въ два дня имѣлъ на каждой изъ дорогъ до 100 рабочихъ, которымъ платилъ поденно по 35 к., а задѣльно—по 50 к. за 11 саж. канавы, т. е. за кубъ 71 коп.

Поденщики работали въ трасировочныхъ партіяхъ и помогали плотникамъ саперамъ на мостахъ и мостикахъ; выемки и насыпи дѣлались тоже задѣльно, примѣрно по 1 р. за кубъ. Скорость работъ увеличилась такъ: при наймѣ китайцевъ черезъ подрядчика 500 китайцевъ разрабатывали 750 саж.—верста обходилась около 170 руб., при задѣльной платѣ самимъ рабочимъ, въ сутки 200 рабочихъ разрабатывали 1100 арш. дороги, и верста обходилась на ровныхъ участкахъ въ 46 руб., а при спускахъ и подъемахъ—около 80 рублей.

Слѣдовательно, переходъ на личный наемъ рабочихъ и задѣльную плату далъ хорошіе результаты: увеличилъ скорость постройки дорогъ въ $1^1/_2$ раза и уменьшилъ стоимость работъ вдвое. Уменьшеніе числа рабочихъ улучшило качество работы, хотя присмотра почти не требовалось.

Утромъ размѣрялись участки, для чего саперы отмѣривали рулеткой по краямъ протрасированныхъ бороздъ отрѣзки по 11 саженъ, и концы ихъ отмѣчались колышками съ номерами участковъ—четные справа, нечетные слѣва—дороги и рабочему выдавался клочекъ бумаги, на которомъ былъ обозначенъ № его участка. Когда рабочій доканчивалъ участокъ, онъ обращался къ саперу, показывалъ свою бумагу и говорилъ: „кончайла"; саперъ провѣрялъ профиль по лекалу и отмѣчалъ на клочкѣ бумаги объ окончаніи работы.

Рабочій могъ получить деньги или въ 12 часовъ дня или послѣ четырехъ часовъ пополудни, смотря по тому—до или послѣ обѣда была закончена работа. Такая

организація дала возможность назначать на присмотръ всего на-всего 1—2 саперъ, а остальные плотничали, устраивали мосты черезъ пересѣкаемые дорогою ручьи, канавы и тому подобное. Никакихъ недоразумѣній съ китайцами не возникало: рабочій безпрекословно доводилъ до требуемой профили канаву и полотно дороги. Платой китайцы были болѣе чѣмъ довольны. При подрядномъ способѣ въ рукахъ подрядчика и „старшинокъ" оставалась слишкомъ большая доля ихъ заработной платы, не говоря уже о томъ, что рабочихъ постоянно обсчитывали при помощи всевозможныхъ предлоговъ и ухищреній. Кромѣ того, рабочимъ приходилось работать до захода солнца, такъ что жители деревень болѣе отдаленныхъ отъ мѣстъ работы являлись домой лишь ночью. Ничего подобнаго не было и не могло быть при личной расплатѣ лицъ, уполномоченныхъ производителемъ работъ, когда рабочіе были переведены на сдѣльную плату и подрядчики были окончательно устранены. Рабочіе были очень рады такой перемѣнѣ, составъ ихъ сдѣлался болѣе постояннымъ и, слѣдовательно, болѣе опытнымъ; кромѣ того, хорошія условія работы привлекали къ дѣлу лучшихъ рабочихъ. Все это, вмѣстѣ взятое, дало возможность значительно ускорить и улучшить работы по прокладкѣ дорогъ: на 15-й день было уже проложено три дороги, по 30 верстъ каждая, при чемъ на каждой изъ этихъ трехъ дорогъ былъ разработанъ перевалъ черезъ невысокій хребетъ къ югу отъ Айсандзянскихъ позицій.

При прокладкѣ дорогъ, кромѣ земляныхъ работъ, производились еще нѣкоторыя работы вспомогательнаго значенія, а именно:

1) Укатка полотна производилась каменными катками діаметромъ въ $1^1/_2$ фута, запряженными лошадью. Такимъ каткомъ въ день можно было укатать до 2 верстъ дороги, проходя по три раза по каждому мѣсту. Катокъ имѣлъ длину 0,66 сажени, а укатчикъ дѣлалъ въ 12 часовъ работы 24 версты. Этими катками китайцы обыкновенно укатываютъ свои поля послѣ посѣва.

2) Строились переѣздные черезъ дорожныя канавы мостики; на каждый мостикъ шло 14—17 штукъ жердей, длиною въ китайскую сажень, и 20—25 пучковъ гаоляна. 2 плотника-сапера дѣлали въ день 8 такихъ мостиковъ.

3) Построенъ козловой мостъ, длиною 32 саж., черезъ р. Фан-хе и 16 мостовъ на низкихъ козлахъ, длиною до 10 саж. Вмѣсто досокъ, настилка дѣлалась изъ вершковыхъ жердей, по ней слой гаоляна въ 2 д., а сверху слой земли; жерди въ тонкомъ концѣ не сходились и, вообще, были довольно кривыя.

4) Устроена гать изъ гаоляна съ пересыпкой земли; такая гать пропускаетъ сквозь себя воду, что дѣлаетъ ее трудно размываемою, и притомъ она хорошо сопротивляется разъѣзживанію.

При прокладкѣ дорогъ на первыхъ же порахъ пришлось прійти къ соглашенію съ китайскимъ населеніемъ относительно кладбищъ. Китайскія кладбища разбросаны группами, могилъ до 20 въ каждой; каждая семья имѣетъ отдѣльное кладбище. Поэтому обходъ кладбищъ дѣлалъ бы дорогу очень извилистой, да и, кромѣ того, кладбища расположены на болѣе высокихъ мѣстахъ, т.-е. на мѣстахъ именно наиболѣе пригодныхъ для проведенія дорогъ. Такъ какъ дорога зачастую проходила

черезъ семейныя кладбища, то полковникъ Захаровъ черезъ переводчика обращался къ семействамъ, которымъ принадлежали кладбища, и предлагалъ имъ перенести могилы своихъ предковъ, уплачивая за каждую могилу 3 рубля, на что китайцы охотно соглашались.

Вообще китайцы къ проведенію дорогъ отнеслись сочувственно, въ особенности, когда они увидѣли построенные черезъ рѣчки мосты и разработанные удобные спуски къ рѣкамъ. Хозяева полей, черезъ которыя прокладывались дороги, въ большинствѣ случаевъ даже не требовали вознагражденія за занятую землю, объясняя это тѣмъ, что дорога является для нихъ малымъ убыткомъ въ смыслѣ отошедшей подъ дорогу земли и, вмѣстѣ съ тѣмъ, приноситъ имъ существенную пользу.

Нѣсколько измѣнились условія и, въ особенности, отношенія китайцевъ, когда нашимъ саперамъ пришлось прокладывать позиціонныя дороги въ раіонѣ ляоянскихъ укрѣпленій. Здѣсь трудно было найти китайскихъ рабочихъ, частью занятыхъ работами по укрѣпленію позицій у Ляояна, а частью оказавшихся непригодными.

Поэтому на постройку ляоянскихъ дорогъ были привлечены войска, а именно, были даны двѣ роты 17-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка, съ помощью которыхъ и были произведены работы. Было разрѣшено выдавать нижнимъ чинамъ за дорожныя работы денежное вознагражденіе.

Профиль дорогъ въ ляоянскомъ раіонѣ была нѣсколько измѣнена, а именно: на круговыхъ дорогахъ и радіальныхъ путяхъ профилямъ давался видъ лотка, а на зарѣчныхъ путяхъ профиль осталась такая же, какъ это обыкновенно принято.

Часть ляоянскихъ дорогъ пришлось укрѣпить гаоляномъ. Почва въ этомъ раіонѣ была песчаная, что значительно облегчило и ускорило производство работъ.



На рекогносцировкѣ японцевъ близъ Айсандзяна.

Къ началу открытія военныхъ дѣйствій въ распоряженіи дѣйствующей арміи находился только одинъ паркъ конно-желѣзной дороги, находившійся въ Люблинской губерніи и оборудованный на 130 верстъ пути и 652 вагонетки. Само собой разумѣется, что при первой же мобилизаціи приказано было этому единственному у насъ парку переносныхъ конно-желѣзныхъ дорогъ немедленно отправиться на театръ военныхъ дѣйствій. Паркъ этотъ прибылъ въ Ляоянъ къ началу августа 1904 года. Немедленно же было приступлено къ прокладкѣ линіи отъ ляоянскихъ позицій въ юго-восточномъ направленіи къ Анпину—Селинзы—Ляндесянь; предва-

рительныя изысканія показали, что неблагопріятныя условія дѣлаютъ необходимымъ производство крупныхъ земляныхъ работъ и постройку нѣсколькихъ мостовъ. Только-что были окончены эти земляныя работы и началась постройка головной станціи, какъ неблагопріятный для насъ исходъ ляоянскихъ боевъ коренными образомъ измѣнилъ положеніе дѣла и пришлось позаботиться не о томъ, чтобы возможно скорѣе проложить конно-желѣзную дорогу, но о томъ, чтобы спасти громадное имущество парка отъ захвата его непріятелемъ. Укладка рельсовъ еще не начиналась, какъ приказано было измѣнить прежній планъ конно-желѣзной дороги и возможно спѣшнѣе уложить линію конки отъ Ляояна къ одной изъ высотъ боевой позиціи для подвоза туда осадныхъ орудій и снарядовъ. Къ 17-му августа на этой линіи было уложено $8^1/_2$ верстъ; линія шла по гаоляну, въ которомъ дѣлались просѣки.

Однако воспользоваться уложеннымъ путемъ не пришлось, такъ какъ снова послѣдовала отмѣна прежняго распоряженія и приказано было немедленно разобрать



Станція „Раздѣльная" на Херсу.

уложенный путь, уложить все имущество въ вагоны широкой желѣзнодорожной колеи и приготовиться къ отступленію на сѣверъ.

На сѣверо-востокѣ отъ Ляояна наши позиціи шли по правому берегу рѣки Тайдзыхе. Въ виду невылазной грязи, бывшей въ это время, начали строить конку отъ ближайшаго разъѣзда Восточно-Китайской желѣзной дороги къ этимъ позиціямъ для облегченія подвоза продовольствія, артиллеріи и снарядовъ. Наскоро построили 14 верстъ, и по этой линіи во время кровопролитныхъ боевъ 20—22 августа перевезли около 2.000 раненыхъ.

При отступленіи нашихъ войскъ съ ляоянскихъ позицій имущество этой линіи не удалось спасти полностью по той причинѣ, что на примыкающемъ къ ней разъѣздѣ Восточно-Китайской желѣзной дороги не было свободныхъ вагоновъ или платформъ для погрузки, да и, кромѣ того, на эту погрузку не хватало времени. Такимъ образомъ, подъ Ляояномъ наша армія потеряла около 25 верстъ конно-желѣзнодорожнаго пути, все имущество котораго пришлось привести въ негодность, чтобы наступающій непріятель не могъ имъ воспользоваться.

Другая линія конно-желѣзной дороги была проложена въ раіонѣ мукденскихъ

позицій, для сообщенія этихъ послѣднихъ съ Фушунской вѣткой Восточно-Китайской желѣзной дороги. Эта линія конно-желѣзной дороги шла отъ станціи Фушунъ на Мадзядань-Санлунью-Гаолинцзы. Первоначально эта линія была проложена на 10 верстъ и шла по совершенно ровной мѣстности вдоль лѣваго берега р. Хунхе; затѣмъ она была проложена далѣе по горнымъ участкамъ, а потомъ сворачивала въ узкую долину, гдѣ пришлось дѣлать большія выемки и насыпи и строить нѣсколько мостовъ. На 51-й верстѣ этой линіи начинался очень крутой подъемъ на Тунгалинскій перевалъ, раздѣляющій бассейны рѣкъ Хунхе и Тайдзыхе; здѣсь линія велась зигзагами, да и то пришлось рвать скалу и вести большія земляныя работы. Работы по постройкѣ этой линіи начались 15-го ноября 1904 года, и уже 1-го декабря начали прокладывать рельсы. Къ 7-му декабря дошли до Мядзядяна на 35 верстъ. Къ этому времени укладку, по стратегическимъ соображеніямъ, пріостановили и только въ январѣ довели ее до Санлунью—50 верстъ.

Дорога эксплоатировалась до 20-го февраля; перевезено было значительное количество интендантскихъ и другихъ грузовъ, а во время мукденскихъ боевъ—множество раненыхъ, для перевозки которыхъ были спеціально приспособлены пассажирскія вагонетки. Были также случаи перевозки по этой конкѣ войскъ, когда спѣшно понадобилось усилить отрядъ ген. Ренненкампфа, и, кромѣ того, ежедневно по этой линіи въ обѣ стороны отправлялись пассажирскіе поѣзда. Во время отступленія съ мукденскихъ позицій эту линію конки спѣшно протянули назадъ за рѣку Хунхе и тамъ собрали весь подвижной составъ и все имущество; но однако спасти не удалось ничего, и все имущество пришлось бросить, предварительно приведя его въ полную негодность.

Отъ разъѣзда № 1 Фушунской вѣтки Восточно-Китайской желѣзной дороги въ направленіи на югъ къ Эрдагоу и Кондалисану была построена также конно-желѣзная дорога, на которой было уложено 20 верстъ главнаго пути и 7 верстъ вѣтокъ. Укладка этой линіи была задержана на 20-й верстѣ у горнаго перевала Эрдагоу. Линія эта не работала.

Цѣлая сѣть конокъ была проложена на правомъ флангѣ нашихъ позицій у Суятуня. Постройка этихъ линій началась 5 января 1905 года и шла очень успѣшно, такъ какъ здѣсь мѣстность была довольно ровная и сколько-нибудь крупныхъ земляныхъ работъ производить не приходилось. Главнымъ назначеніемъ этой сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ была доставка тяжелыхъ артиллерійскихъ орудій и снарядовъ на батареи, доставка разныхъ матеріаловъ на позиціи, а также и увозъ больныхъ и раненыхъ въ тылъ нашего расположенія.

Первоначально изъ этой сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ уложили линіи отъ станцій желѣзной дороги Суятунь къ деревнямъ Сандіоза, Саклинзы, Тасудепу, Киндотай, къ разъѣзду Угольный и 8 тупиковъ къ осаднымъ батареямъ. Всего 57 верстъ пути; работали 11 дней. Затѣмъ, 11 января начаты работы новой сѣти: Удьятунь-Сахоянъ 3 версты, Шуалингъ-Сяхантайзы 12 верстъ, Чансыпу-Даваньганту 6 верстъ, Суятунь-Дунельтунь 4 версты, итого 25 верстъ. 1 февраля центральную станцію изъ Суятуня перенесли въ Вашихтунь, такъ какъ Суятунь стала опасной.

Съ 20-го февраля по этой сѣти конно-желѣзныхъ дорогъ началась усиленная перевозка раненыхъ.

Для содѣйствія нашей арміи въ ея отступленіи съ нѣкоторыхъ участковъ мукденскихъ позицій быстро уложили линію конно-желѣзной дороги изъ Вашихтуня черезъ р. Хунхе къ Мукдену. Для полученія укладочнаго матеріала на эту линію пришлось подъ выстрѣлами непріятеля разбирать головные участки конно-желѣзнодорожной сѣти. 22-го февраля довели, наконецъ, линію до Мукдена и на другой день тамъ уже стоялъ весь главный паркъ конно-желѣзнодорожной сѣти со всѣми своими вагонетками, имуществомъ, лошадьми и командами. Къ 4-му февраля выяснилось, что мы отступаемъ на сѣверъ отъ Мукдена. Погрузить и вывезти что-либо изъ конно-желѣзнодорожнаго имущества не было никакой возможности, такъ какъ до самаго послѣдняго момента конка была занята перевозками раненыхъ, артиллерійскихъ орудій, снарядовъ, патроновъ, госпиталей, интендантскихъ и другихъ транспортовъ. Не удалось даже основательно испортить имущество конки, и оно въ значительной части досталось непріятелю въ пригодномъ для пользованія видѣ. Тѣмъ не менѣе, не говоря уже о томъ, что эта конка избавила многія тысячи раненыхъ отъ мучительной перевозки на тряскихъ повозкахъ, нужно отмѣтить еще и то, что только благодаря этой конкѣ удалось увезти и спасти осадныя орудія и снаряды, быстро доставивъ ихъ къ станціямъ желѣзной дороги.



Перевозка раненыхъ на конкѣ въ Херсу.

Всего подъ Мукденомъ мы потеряли на 3-хъ линіяхъ (Суятуньской, Гудзядзыгской и Фушунской) около 200 верстъ пути и до 2.000 вагонетокъ.

Послѣ нашего отступленія отъ Мукдена главный паркъ конной желѣзной дороги расположился у станціи Куанчендзы, но тамъ онъ пробылъ не долго и приказано было перенести его въ Цицикаръ.

Во время нахожденія нашихъ армій на Сыпиньгайскихъ позиціяхъ дорожными управленіями арміи строились самостоятельныя линіи конно-желѣзной дороги: для 1-й арміи изъ Гунджулина на востокъ къ Херсу и далѣе, для 3-й арміи—изъ Гунджулина на западъ и для 2-й арміи—отъ разъѣзда до № 84 Восточно-Китайской желѣзной дороги къ мѣстамъ расположенія этой арміи.

Нельзя не упомянуть, что уже лѣтомъ 1905 года на театръ военныхъ дѣйствій началъ прибывать паркъ паровой переносной желѣзной дороги, но, вслѣдствіе окончанія войны, никакихъ линій паровой переносной дороги построено не было и имущество парового желѣзнодорожнаго парка лишь собиралось и приводилось въ порядокъ въ Цицикарѣ.



Зажиточная китаянка.

Относительно работъ по сооруженію мостовъ на манджурскихъ рѣкахъ можно сказать, что эти работы требовали героическихъ усилій со стороны тѣхъ лицъ, на которыхъ было возложено ихъ исполненіе. На пути къ исполненію этихъ работъ стояли два важныхъ и, повидимому, даже неопредолимыхъ препятствія, а именно: въ равнинахъ Манджуріи совершенно не имѣлось строевого лѣса и—второе—китайскіе плотники совершенно неспособны къ производству сложныхъ мостовыхъ работъ, такъ какъ они очень плохо знаютъ свое мастерство, пользуются инструментами весьма плохого качества и, наконецъ, работаютъ крайне медленно, не имѣя ни навыка, ни способности быстро исполнять даже тѣ работы, которыя имъ хорошо знакомы.

Строевой лѣсъ въ Манджуріи можно найти только на горахъ, да и то весьма незавиднаго качества. Обыкновенно даже на крупныхъ лѣсныхъ ярмаркахъ, періодически бывающихъ въ Инкоу и Гиринѣ, самыми крупными экземплярами бревенъ являются двухсаженные обрубки деревьевъ, рѣдко достигающіе 2-хъ-футовой толщины; главнымъ образомъ къ продажѣ предлагаются бревна съ поперечнымъ сѣченіемъ 17×12 дюйм. при длинѣ, не превышающей 1 сажень. Само собою понятно, что такія бревна совершенно непригодны для производства мостовыхъ работъ. Къ тому же, пріобрѣсти готовыя доски въ Манджуріи представляется почти совершенно невозможнымъ и приходится заниматься продольною распилкою бревенъ, чтобы получить доски и брусья.

Такимъ образомъ, передъ производителями мостовыхъ работъ предстала задача,

совершенно неисполнимая и положеніе ихъ оказалось бы несомнѣнно безысходнымъ, если бы на выручку имъ не пришло бы управленіе Восточно-Китайской жел. дор. Китайская желѣзная дорога имѣла значительный запасъ брусьевъ длиною свыше 3 саженей и съ сѣченіемъ 4 × 6 вершковъ; эти брусья дорога съ большимъ трудомъ получила частью изъ Америки, частью съ нашихъ лѣсныхъ промысловъ на Ялу, еще до начала русско-японской войны. Производители работъ вошли съ управленіемъ желѣзной дороги въ соглашеніе, въ силу котораго толстыя и короткія бревна, получаемыя главнымъ образомъ изъ военно-инженернаго лѣсного склада въ Ляоянѣ, сдавались въ желѣзнодорожные склады, которые отпускали взамѣнъ тонкіе брусья достаточной длины. Обмѣнъ производился въ ничью.



Постройка моста черезъ рѣчку.

Положеніе относительно заготовки матеріаловъ нѣсколько измѣнилось лишь къ зимѣ, когда оказалось возможнымъ заготовить въ двѣ — три недѣли нѣсколько десятковъ тысячъ досокъ въ районѣ городовъ, лежащихъ на большихъ сплавныхъ рѣкахъ. Но въ теченіе цѣлаго лѣта 1904 года распиловку досокъ на мостахъ пришлось организовывать самимъ производителямъ мостовыхъ работъ, пользуясь ляоянскимъ лѣсопильнымъ заводомъ Китайской желѣзной дороги. При этомъ только лишь за распиловку бревенъ приходилось платить пильщикамъ 5 копѣекъ за каждый погонный футъ пропила доски шириною въ 7 вершковъ; тогда какъ зимой оказалась возможность пріобрѣсти уже готовыя доски длиною болѣе 1 сажени, толщиною въ 1 дюймъ при ширинѣ въ 1 футъ, всего лишь по 40 коп. за штуку.

Такимъ образомъ, относительно заготовки матеріала кое-какъ извернулись, но предстояла еще другая трудная задача — найти нужныхъ для производства работъ рабочихъ. Тутъ, какъ ни бились, ничего подѣлать не могли. Лишь на одномъ участкѣ въ распоряженіи военнаго инженера кап. Вальтера работала артель русскихъ плотниковъ, но это была случайно попавшая въ Манджурію и застрявшая тамъ по обстоятельствамъ военнаго времени небольшая артель рязанцевъ. Для всѣхъ же другихъ участковъ мостовыхъ работъ вопросъ о прісканіи подходящихъ рабочихъ могъ быть рѣшенъ лишь однимъ способомъ: просить о наряженіи на работу саперъ и понтонеровъ, что и было исполнено.

Въ началѣ лѣта 1904 года рекогносцировками рѣки Тайдзы было выбрано два пункта для постройки мостовъ ниже желѣзнодорожнаго моста.

Рѣшено было строить пловучіе мосты на джонкахъ. Между тѣмъ, вода въ рѣкѣ Тайдзы даже при суточномъ дождѣ въ горахъ, откуда идутъ истоки рѣки, подымается выше своего нормальнаго уровня почти на цѣлую сажень; и это повышеніе уровня идетъ очень быстро, вызывая необходимость ставить мосты на высокихъ козлахъ, что было затруднительно, такъ какъ при такой системѣ потребовалось бы очень много матеріала, который и безъ того, какъ мы уже видѣли, было трудно достать въ желаемомъ количествѣ. Кромѣ того, козловые мосты требуютъ для своего сооруженія очень много времени и при измѣняющемся илистомъ днѣ рѣки даже самый небольшой паводокъ измѣнялъ русло рѣки, въ результатѣ чего, вмѣсто мели, являлись ямы, а ямы заносились пескомъ и иломъ. Вотъ почему пришлось остановиться на пловучей системѣ мостовъ, тѣмъ болѣе, что готовыя джонки достать можно было прямо-таки въ неограниченномъ количествѣ.

Первый мостъ на джонкахъ былъ построенъ на изломѣ рѣки Тайдзы. Здѣсь употреблялись джонки, имѣвшія длину $3^1/_2$—4 сажени и ширину около одной сажени; высота джонки, считая отъ ея днища до палубы, достигала 0,65—0,85 сажени, а осадка ея при 100-пудовой нагрузкѣ получалась въ 2 дюйма и при 200-пудовой нагрузкѣ не превышала 5 дюймовъ. Такимъ образомъ, полная подъемная сила джонки опредѣлилась въ 600 пудовъ, при чемъ отъ такой нагрузки превышеніе палубы, надъ ватерлиніей не превышало 1 фута. Устройство этихъ джонокъ чрезвычайно просто: поперекъ длины джонки расположены перегородки, отъ ея дна до палубы, изъ 3-дюймовыхъ досокъ дубовыхъ или буковыхъ, скрѣпленныхъ по высотѣ джонки желѣзными скобами; эти перегородки играютъ роль шпангоутовъ и обшиваются снаружи досками полу-дюймовой толщины. По дну, внутри каждаго отдѣленія уложены доски $^1/_4$ д. толщиной (чтобы зерно не подмокло); палубу образуютъ 1 д. доски, проложенныя вдоль джонки поверхъ перегородокъ. По бортамъ прибитъ бортовой брусокъ, скрѣпляющій джонку по длинѣ; выступающія части перегородокъ вмѣстѣ съ 2 д. досками, поставленными на ребро поперекъ перегородокъ, образуютъ бездонный ящикъ, на который надѣвается нѣчто въ родѣ крышки для устраненія заливанія внутренности джонки дождемъ. Носовая часть джонки образуется досками, прибитыми перпендикулярно къ длинѣ джонки къ дугообразной рамѣ, скрѣпленной съ перегородкой бортовымъ брускомъ наверху и непосредственно прикрѣпленной къ перегородкѣ внизу. Вся джонка проконопачена конопатью изъ пеньки и особой густой массы—смѣси кунжутнаго масла, извести и гаоляноваго клейстера; такая конопатка отлично противостоитъ проникновенію воды въ судно.

Изъ изложеннаго слѣдуетъ, что наиболѣе надежною частью въ джонкѣ являются перегородки, слѣдовательно, надо передавать грузъ мостового полотна черезъ переводины на перегородки, располагая поперекъ ихъ, т. е. по оси джонки, брусъ. Такое устройство освобождаетъ слабые борта и палубу отъ нагрузки и, сверхъ

того, имѣетъ то преимущество, что позволяетъ, опуская или поднимая прорубку въ перегородкахъ, подвести верхнія плоскости лежней къ одной высотѣ отъ уровня воды въ рѣкѣ при разныхъ высотахъ палубъ надъ тѣмъ же уровнемъ.

Ширина рѣки Тайдзы въ избранномъ для сооруженія перваго черезъ нее моста мѣстѣ не превышала 100 саж. 6 футъ, а разстояніе между осями устоевъ было принято въ 3 сажени—разсчетный пролетъ. Выводной паромъ изъ двухъ джонокъ былъ помѣщенъ около лѣваго берега, гдѣ, какъ выснилось, былъ фарватеръ. Въ общемъ мостъ состоялъ изъ 32 пролетовъ и на прокладку его потребовалось 35 джонокъ, при чемъ крайній правый устой былъ козловой. Общая площадь моста опредѣлилась въ 202 кв. саж. Вдоль каждой джонки былъ проложенъ брусъ по ея перегородкамъ, которыя на высотѣ судна были усилены накладками съ обѣихъ сторонъ; переводины были скрѣплены одна съ другой при помощи болтовъ, и каждая пара была прикрѣплена къ лежню штыремъ. Выводной паромъ былъ скрѣпленъ съ неподвижною частью моста половинными смычными брусьями, которые связывались съ переводинами при помощи особыхъ скобокъ съ ушками для удобства снятія ихъ при разводкѣ; для уборки положенныхъ плашмя смычныхъ брусьевъ подъ настиломъ моста имѣлись особые катки, при помощи которыхъ нормальной силы одного человѣка было достаточно для того, чтобы убирать половинный брусъ, достигающій 6 пудовъ вѣса.



Понтонный мостъ черезъ рѣку Хайченхе.

Въ цѣляхъ ускоренія разводки моста настилка его надъ смычными брусьями была сколочена въ щиты, которые ставились наклонно и опирались на треугольники, свободно поставленные на палубу въ неподвижныхъ понтонахъ и на настилку въ выводномъ паромѣ. Каждая джонка была укрѣплена на рѣкѣ двумя якорями, изъ которыхъ одинъ, опущенный ниже теченія, былъ легкаго китайскаго типа, а другой, опускаемый выше моста,—тяжелый, забиваемый въ дно рѣки ручною бабою.

Этотъ мостъ былъ построенъ въ теченіе 12 дней, но и этотъ срокъ вызванъ былъ задержкою въ производствѣ кузнечныхъ работъ и въ подвозѣ досокъ съ ляоянской лѣсопилки, которая не могла отпускать болѣе 30 досокъ въ день.

Нѣсколько иного типа были мосты, построенные въ районѣ Ляояна и Хайчена. Тутъ по необходимости приходилось ставить козловые мосты, въ особености по р. Хайченъ-хе, которая была столь несудоходна, что провести по ней джонки ока-

залось невозможнымъ. На этой рѣкѣ постройку мостовъ производилъ восточно-сибирскій понтонный батальонъ, пользуясь 300 рабочими и инструментами, имѣвшимися у понтонеровъ. Пригодность этихъ мостовъ не была выяснена, такъ какъ ровно черезъ два дня послѣ окончанія работъ эти мосты пришлось сжечь, потому что къ этому времени наши войска уже отступили отъ Хайчена.

Вообще понтоннымъ частямъ инженерныхъ войскъ приходилось сооружать много мостовъ на театрѣ военныхъ дѣйствій,—всевозможныхъ системъ и самыхъ разнообразныхъ типовъ.



Отправленіе понтонеровъ на Сунгари.

Всѣ понтонныя роты саперныхъ батальоновъ почти во все время кампаніи были отдѣлены отъ своихъ частей и находились въ распоряженіи командировъ понтонныхъ батальоновъ.

30-го октября 1904 года состоялся Высочайшій приказъ о дополнительномъ сформированіи еще двухъ восточно-сибирскихъ понтонныхъ батальоновъ, при чемъ второй батальонъ формировался изъ понтонныхъ ротъ 1-го и 2-го восточно-сибирскихъ саперныхъ батальоновъ, а 3-й понтонный батальонъ—изъ понтонной роты 3-го восточно-сибирскаго сапернаго батальона и одной роты 5-го понтоннаго батальона, къ тому времени только что прибывшаго изъ Кіевскаго военнаго округа на театръ военныхъ дѣйствій.

Наибольшая доля работы по сооруженію мостовъ и по устройству понтонныхъ и козловыхъ переправъ пришлась на роты 1-го восточно-сибирскаго понтоннаго батальона и на понтонную роту 1-го восточно-сибирскаго батальона. Двѣ остальныя понтонныя роты (2-го и 3-го восточно-сибирскихъ саперныхъ батальоновъ) несли сторожевую службу на готовыхъ козловыхъ и судовыхъ мостахъ въ районахъ Ляояна и Мукдена, такъ какъ присутствіе спеціалистовъ-понтонеровъ у готовыхъ уже мостовъ и переправъ было крайне необходимо. Такъ, напримѣръ, по открытіи переправы на понтонномъ мосту черезъ рѣку Тайдзыхе у деревни Сетундзы, всю ночь съ 24-го на 25-е и вторую ночь съ 25-го на 26-е іюля 1904 года шла безпрерывная переправа войскъ, артиллеріи и обозовъ 10-го и 17-го армейскихъ корпусовъ. Между тѣмъ, отъ безпрерывныхъ дождей въ горахъ, гдѣ р. Тайдзыхе имѣетъ свои истоки, вода поднялась настолько и такъ быстро, что оба моста у дер. Сетундзы отошли отъ берега. Сухой протокъ рѣки между берегомъ и островомъ, отъ котораго начинался мостъ, былъ залитъ водой. Наскоро удлинили понтонный мостъ, и такимъ образомъ снова связали его съ берегомъ. Пытались навести облегченный парковый

мостъ 6-го сапернаго батальона, чтобы какъ-нибудь установить связь между мостомъ, островомъ и берегомъ, но якоря не выдерживали силы теченія, и пришлось отказаться отъ этой попытки. Обозъ приходилось пропускать на мостъ по водѣ, глубина которой мѣстами достигала $2^1/_2$ футовъ уже днемъ, а къ вечеру вода прибыла еще болѣе и протокъ сдѣлался настолько глубокимъ, что пропускать черезъ него обозъ было признано опаснымъ, и переправу пришлось прекратить.

Немедленно было донесено телеграммами о прекращеніи переправы командирамъ корпусовъ и инспектору инженеровъ, съ просьбою выслать еще одну роту понтонеровъ, чтобы возстановить переправу. Получился отвѣтъ телеграммою же, что просьба не можетъ быть исполнена, такъ какъ всѣ понтонныя части находились уже въ распоряженіи корпуснаго начальства и свободныхъ понтонеровъ не было.

Тѣмъ не менѣе настоятельная необходимость имѣть мосты на рѣкахъ Танхе и Тайдзыхе понудила напрячь всѣ силы инженерныхъ войскъ къ тому, чтобы во что бы то ни стало устроить мосты черезъ названныя рѣки. На помощь явился 6-й саперный батальонъ, который въ самыхъ невозможныхъ условіяхъ и при полномъ неимѣніи сколько-нибудь подходящаго матеріала, стоя чуть ли не по горло въ водѣ, началъ возводить на 3 версты впереди понтоннаго новый козловый мостъ. Но всѣ самоотверженныя геройскія усилія молодцовъ саперъ оставались безплодными: три раза принимались они строить мостъ, но всѣ три раза его сносило теченіемъ, и окончательно измученные, насквозь промокшіе саперы вынуждены были отказаться отъ своей молодецкой попытки.

Восточный отрядъ и 10-й армейскій корпусъ оказались вслѣдствіе этого въ критическомъ положеніи—имъ нужно было переправиться во что бы то ни стало, а между тѣмъ, рѣшительно никакихъ средствъ переправы въ ихъ распоряженіи не было.

Наконецъ, командиръ 10-го армейскаго корпуса приказалъ командиру 1-го восточно-сибирскаго понтоннаго батальона немедленно навести мосты на р. Танхе въ двухъ мѣстахъ: 1) у дер. Киньдятуньсигоу, въ верховьѣ рѣки, 2) у подошвы горы, противъ дер. Тидятунь, въ низовьѣ ея и 3) на р. Тайдзыхе возстановить переправу у дер. Сетундзы.

Командиръ корпуса, очевидно, предполагалъ, что въ вѣдѣніи командира понтоннаго батальона находились и понтонныя роты саперныхъ батальоновъ. А между тѣмъ, въ дѣйствительности эти роты были сведены уже въ особые понтонные батальоны. Для исполненія предписанія нужно было по меньшей мѣрѣ четыре понтонныхъ роты, а на самомъ дѣлѣ ихъ имѣлось всего лишь двѣ, и этихъ силъ едва хватило на то, чтобы навести мосты на р. Танхе, которая въ указанныхъ мѣстахъ не превышала 50 саженей шириною. Что же касается переправы на р. Тайдзыхе, то нужно было или отказаться отъ этихъ переправъ, или просить о командированіи еще двухъ ротъ понтонеровъ изъ Ляояна. О такомъ положеніи дѣла было донесено командиру 10-го армейскаго корпуса, который просилъ по телеграфу инспектора инженеровъ о назначеніи въ его распоряженіе еще двухъ понтонныхъ ротъ, пред-

лагая отослать взамѣнъ ихъ 3-ю роту 6-го сапернаго батальона. Однако эта просьба не была исполнена, и вечеромъ 28-го іюля было получено вторичное приказаніе: немедленно снять пловучій мостъ на р. Тайдзыхе у дер. Сетундзы и навести два таковыхъ же моста на р. Танхе въ мѣстахъ, указанныхъ выше. Это приказаніе было исполнено къ 11-ти часамъ дня 29-го іюля, а черезъ два дня было получено приказаніе снять мостъ на р. Танхе, построенный у подошвы горы противъ деревни



Ледоходъ при содержаніи моста.

Тидятунь, и совмѣстно съ прибывающей 2-й ротой понтоннаго батальона навести этотъ мостъ черезъ р. Тайдзыхе у дер. Сетундзы. Вечеромъ того же числа, распоряженіемъ инспектора инженеровъ, прибыла вторая рота понтоннаго батальона. Къ 1-му августа вода въ р. Тайдзыхе неожиданно убыла, и мостъ былъ наведенъ къ 10-ти часамъ утра усиліями 2-хъ понтонныхъ ротъ, и къ 11-ти часамъ дня переправа возобновилась.

Однако безпрерывный сильный дождь въ ночь съ 1-го на 2-е августа и весь слѣдующій день вызвалъ сильную прибыль воды въ рѣкахъ Танхе и Тайдзыхе.

Снова потребовалась напряженная работа понтонеровъ, которымъ пришлось на спѣхъ удлинять мостъ, замѣняя понтонами козловые устои. Между тѣмъ вода все прибывала и прибывала и сила теченія становилась стремительной, достигая 12 футъ въ секунду.

Дальнѣйшая работа становилась невозможной.

„Тяжелые якоря,—разсказываетъ объ этомъ случаѣ капитанъ Плюцинскій въ своей статьѣ, напечатанной въ „Инженерномъ журналѣ“,—сдали, отчего дальнѣйшее содержаніе моста становилось опаснымъ. Мостъ развели. Во время разводки часть мостового матеріала быстрымъ теченіемъ вырвало изъ рукъ и унесло. Внезапная прибыль воды въ р. Танхе сорвала мостъ у Киндатуньсигоу съ береговыхъ лежней

и верховыхъ якорей, унеся его внизъ. Не говоря о легкихъ, тяжелые якоря были игрушкою теченія воды. Плывущій мостъ по рѣкѣ былъ расчлененъ на паромы во время его движенія, чѣмъ и былъ спасенъ отъ гибели. Паромы удерживались у берега канатами, зачаленными за деревья, такъ какъ тяжелые якоря были недѣйствительны. Понтонеры работали на мосту и въ водѣ, сознательно и самоотверженно спасая имущество, въ которомъ ощущалась насущная необходимость даннаго и будущаго времени. Понтонеры, чтобы попасть на плывущій мостъ, раздѣвшись на берегу, бросались вплавь къ мосту и за уплывающими принадлежностями моста, рискуя на такомъ теченіи жизнью. Поручикъ Бажановъ, бросившись въ воду для спасенія нижняго чина, чуть не погибъ самъ. Его вытащилъ отличный пловецъ понтонеръ, а съ нимъ и того, котораго держалъ поручикъ. На Тайдзыхе кладчикъ 2-й роты понтоннаго батальона рядовой Филипповъ сорвавшимся смычнымъ брусомъ былъ сброшенъ въ воду; его спасли за 400 саж. ниже моста при посредствѣ поданнаго буя. Рядовой Филипповъ, выйдя на берегъ и выжавъ свое платье отъ воды, выпросился на якорную лодку и все время оставался на ней, ловя уплывающій мостовой матеріалъ какъ съ своего моста, такъ и плывущій съ р. Танхе. Оставленная на берегу понтонерами верхняя одежда и сапоги были унесены прибы-



Ледоходъ—проводы льда въ пролетахъ.

вающею водой. Мостовъ нѣтъ. Имущество мостовое спасено. Наводка мостовъ стала невозможною, но переправы должны были существовать.

Въ дѣйствительности онѣ и были возобновлены въ тотъ же день усиліями понтоннаго батальона. Переправы эти продолжали существовать до спада водъ, т. е. до 17-го августа, когда разрушенные мосты были возобновлены.

Геройское самоотверженіе и молодецкая удаль понтонеровъ были замѣчены, и командиръ 10-го армейскаго корпуса приказалъ донести подробно о молодецкой службѣ понтонеровъ для доклада главнокомандующему.



Китайскіе рыбаки на р. Сунгари

Помимо крупныхъ работъ по укрѣпленію позицій, по устройству мостовъ, переправъ и тому подобнаго, на долю инженерныхъ войскъ въ минувшую кампанію, какъ мы уже упоминали, выпали также многоразличныя и довольно сложныя работы вспомогательнаго значенія.

Въ ряду этихъ вспомогательныхъ работъ, кромѣ уже отмѣченныхъ нами въ общемъ обзорѣ инженерной службы, обращаютъ на себя вниманіе: устройство телеграфныхъ и телефонныхъ установокъ, постройка искусственныхъ загражденій, препятствующихъ атакѣ непріятеля на укрѣпленія, выработка средствъ преодолѣнія такихъ же препятствій передъ непріятельскими укрѣпленіями, организація воздухоплавательнаго дѣла, устройство приборовъ для цвѣтныхъ сигнальныхъ огней и, въ особенности, выработка ручныхъ гранатъ, бывшихъ въ большомъ употребленіи въ минувшую кампанію.

Что касается устройства искусственныхъ препятствій, то ихъ приходилось дѣлать почти при каждомъ укрѣпленіи.

Наиболѣе часто приходилось примѣнять засѣки и проволочныя загражденія, при чемъ эти послѣднія обыкновенно шли вперемежку съ волчьими ямами и колья забивались по мерлонамъ между ямами. Какъ мы уже упоминали въ общемъ обзорѣ, проволочныя сѣти нормально устраивались шириною отъ 1 до 3 саженей; располагались онѣ въ наружныхъ рвахъ укрѣпленій, а также и передъ ними въ разстояніи отъ 50 до 100 шаговъ впереди гласиса. При устройствѣ зимнихъ позицій на рѣкѣ Шахе приходилось имѣть дѣло съ промерзлымъ грунтомъ, который сильно затруднялъ всѣ земляныя работы, особенно рытье рвовъ; поэтому приходилось устраивать проволочныя загражденія открыто. Мѣстами эти открытыя проволочныя загражденія были хорошо замѣтны издали, что, впрочемъ, замѣчалось и на японскихъ позиціяхъ. Во всѣхъ другихъ случаяхъ, какъ проволочныя сѣти, такъ и засѣки устраивались укрыто въ особыхъ неглубокихъ треугольныхъ ровикахъ, при чемъ планъ ихъ приспособлялся къ общему плану такимъ образомъ, чтобы эти ровики обстрѣливались фронтально или продольно съ окоповъ, расположенныхъ по сосѣдству. Если мѣстность имѣла крутые скаты въ сторону атакующаго, то проволочныя загражденія и засѣки располагались въ естественныхъ складкахъ мѣстности, или же прикрывались мѣстнымъ кустарникомъ и т. п. Но при этомъ опять-таки обращалось самое тщательное вниманіе на то, чтобы загражденія находились подъ фронтальнымъ огнемъ.

Что касается деталей устройства проволочныхъ сѣтей, то примѣнялись самые различные способы, и только инспекторъ инженеровъ 1-й арміи, да и то уже подъ конецъ войны, въ приказѣ отъ 26 іюля 1905 года ввелъ однообразный способъ плетенія проволочныхъ сѣтей и колья разной высоты, чѣмъ затруднялось преодолѣваніе проволочныхъ загражденій посредствомъ перекрыванія ихъ плетнями, матами и тому подобными приспособленіями. Въ томъ же приказѣ инспектора инженеровъ первой арміи предписывалось устраивать засѣки возможно гуще и прихватывать ихъ къ землѣ пажилинами обязательно въ двухъ мѣстахъ по длинѣ и переплетать проволокою.

Хорошее загражденіе представляли собою большія волчьи ямы въ томъ случаѣ, когда въ ихъ дно вбивался остроконечный колъ. Опытъ войны показалъ, что весьма полезно располагать между гранями волчьихъ ямъ въ шахматномъ порядкѣ колья разной высоты, а надъ ямами устраивать проволочныя сѣти. На позиціи у Шахе, когда приходилось имѣть дѣло съ мерзлымъ грунтомъ, плохо поддающимся не только лопатѣ, но и киркѣ и мотыгѣ, волчьи ямы были вырыты недостаточной глубины и безъ кольевъ. Это оказалось не только не препятствіемъ для атакующаго, но даже, нѣкоторымъ образомъ, помогало ему; во время атакъ непріятельскіе солдаты вскакивали въ ямы и, выдѣлавъ въ стѣнкѣ ямы приступку, стрѣляли изъ нихъ, какъ изъ-за закрытій.



Понтонный мостъ между дер. Эльхтайцзы.

Передъ нѣкоторыми укрѣпленіями, кромѣ проволочныхъ загражденій, засѣкъ и волчьихъ ямъ, закладывались также фугасы, какъ обыкновенные, такъ и камнеметные. Эти фугасы закладывались, главнымъ образомъ, въ рытвинахъ и промоинахъ и по скатамъ возвышенности въ тѣхъ мѣстахъ, которыя не удавалось взять подъ обстрѣлъ ни съ одного излома нашихъ окоповъ. Такимъ образомъ, фугасы употреблялись лишь въ крайнихъ случаяхъ, когда оградить въ данномъ мѣстѣ укрѣпленіе проволочными сѣтями, засѣками или волчьими ямами представлялось невозможнымъ. При этомъ самовзрывчатые фугасы устраивались рѣдко, такъ какъ войсковое начальство самымъ энергичнымъ образомъ протестовало противъ такихъ огражденій, ссылаясь на то, что это опасно и можетъ вызвать несчастные случаи съ самими защитниками укрѣпленія при ночныхъ вылазкахъ и даже при случайныхъ появленіяхъ отдѣльныхъ солдатъ или офицеровъ по какимъ-либо причинамъ впереди гласиса. Для указанія момента взрыва фугасовъ и камнеметовъ гальваниче-

скимъ путемъ при помощи провода, идущаго изъ окопа, передъ мѣстомъ расположенія фугаса укладывались обыкновенно цвѣтные сигнальные огни съ такимъ разсчетомъ, чтобы противникъ, попавшій на данное разстояніе отъ центра заряда и невольно подавъ сигналъ объ этомъ воспламенившимся подъ его ногой цвѣтнымъ огнемъ, попалъ бы немедленно въ мѣсто, наиболѣе обсыпаемое камнеметнымъ фугасомъ.

Что касается способовъ преодолѣнія искусственныхъ препятствій, то въ нашей дѣйствующей арміи производились специальные опыты и испытанія разныхъ средствъ этого преодолѣнія. Такъ, по приказаніямъ главнокомандующаго первой арміей въ разное время и въ наиболѣе широкихъ размѣрахъ были произведены опыты преодолѣнія искусственныхъ препятствій передъ позиціями. Въ этихъ опытахъ участвовали чины 3-го Сибирскаго корпуса, и опыты показали, что самыми практичными способами преодолѣнія искусственныхъ препятствій оказались слѣдующіе:

Для устройства проходовъ въ проволочныхъ сѣтяхъ—употребленіе ножницъ, большихъ топоровъ и удлиненныхъ пироксилиновыхъ зарядовъ, заготовлявшихся въ полыхъ бамбуковыхъ шестахъ.

Для устройства проходовъ въ засѣкахъ—топоры, удлиненные пироксилиновые заряды и ножницы для перерѣзки проволоки, которой опутана засѣка.

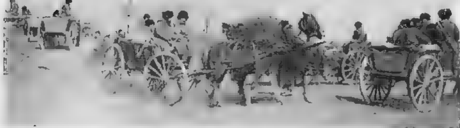
Для преодолѣванія всякаго рода препятствій забрасываніемъ ихъ и переходомъ поверхъ—веревочныя сѣти на бамбуковыхъ рамахъ, мѣшки съ соломой и плетневыя лѣстницы-мостки.

Обо всѣхъ этихъ средствахъ преодолѣнія искусственныхъ препятствій объявлено въ приказѣ по войскамъ 1-й манджурской арміи отъ 7 іюля 1905 года. Кромѣ того, изъ опытовъ выяснилось, что, при ночныхъ атакахъ, средства, вызывающія шумъ и взрывъ, какъ топоры и удлиненные заряды, неудобны, а потому тѣмъ же приказомъ рекомендовалось избѣгать этихъ средствъ въ ночныхъ дѣлахъ и замѣнять въ такихъ случаяхъ топоры и удлиненные заряды ножницами и устраивать переходы поверхъ загражденій, или забрасывая ихъ землею или какими-нибудь другими предметами.

Изъ опытовъ также выяснилось, что для успѣшнаго преодолѣнія искусственныхъ препятствій въ каждомъ пѣхотномъ полку достаточно имѣть 80 штукъ большихъ топоровъ и 80 же штукъ ножницъ. Кромѣ того, на каждый полкъ необходимо имѣть одну тысячу большихъ мѣшковъ. Въ спеціальныхъ пластунскихъ батальонахъ эти средства преодолѣнія искусственныхъ препятствій необходимо усилить очень значительно, а именно: нужно имѣть на каждый пластунскій батальонъ 50 штукъ ножницъ и около 400 мѣшковъ большого размѣра. Для резервныхъ батальоновъ рекомендовалось имѣть 30 большихъ топоровъ, 30 ножницъ, 300 большихъ мѣшковъ. Для саперныхъ батальоновъ рекомендовалось, какъ и для пластуновъ, имѣть 50 штукъ ножницъ и около 400 большихъ мѣшковъ; что же касается большихъ топоровъ, то въ саперныхъ батальонахъ таковые всегда имѣются и безъ того въ значительномъ количествѣ.

Помимо того, для устройства искусственныхъ переходовъ черезъ непріятельскія искусственныя загражденія, для войскъ манджурской арміи были заготовлены особыя

приспособленія, состоявшія изъ веревочныхъ сѣтей на бамбуковыхъ рамахъ и бамбуковые шесты для удлиненныхъ зарядовъ. Плетневыя лѣстницы-мостки рекомендовалось заготовлять за нѣсколько дней до штурма, такъ какъ эти приспособленія при продолжительномъ ихъ храненіи разсыхаются и приходятъ въ полную негодность.



Дѣятельность военныхъ воздухоплавателей на театрѣ войны, какъ уже отмѣчалось въ общемъ обзорѣ инженерной службы, не проявилась въ сколько-нибудь солидныхъ размѣрахъ, хотя съ самаго начала русско-японской войны былъ поднятъ вопросъ о необходимости имѣть воздухоплавательныя части на Дальнемъ Востокѣ. Объ этомъ усиленно ходатайствовали и генералъ-адъютантъ А. Н. Куропаткинъ, и другіе военачальники дѣйствующей арміи. Приказомъ 8-го апрѣля 1904 года была сформирована сибирская воздухоплавательная рота; но эта единственная часть, предназначенная для обслуживанія воздухоплавательнаго дѣла на театрѣ военныхъ дѣйствій, была плохо снаряжена и еще хуже оборудована въ техническомъ смыслѣ: такъ, она была, между прочимъ, снабжена уже устарѣвшими газодобывательными аппаратами крѣпостного типа съ кислотнымъ способомъ добыванія газа, аппаратами очень громоздкими и, во всякомъ случаѣ, очень обременительными въ боевой обстановкѣ и крайне медленно дѣйствующими, въ то время какъ лучшіе усовершенствованные газодобывательные аппараты оставались по-прежнему въ бездѣйствіи на Волковомъ полѣ въ Петербургѣ. Командующимъ этою ротою былъ назначенъ старшій офицеръ петербургскаго воздухоплавательнаго парка кап. Боресковъ, старшимъ офицеромъ—штабсъ-капитанъ Погуляй, и кромѣ того, какъ полагается по штату, къ ротѣ были причислены еще три младшихъ офицера: поручикъ Подобѣдъ, поручикъ Олевинскій и поручикъ Мецъ.

Въ концѣ іюня 1904 года эта сибирская воздухоплавательная рота прибыла въ гор. Харбинъ, а въ первой половинѣ іюля мѣсяца она была уже въ Ляоянѣ.

Тѣмъ временемъ въ петербургскомъ воздухоплавательномъ паркѣ былъ, наконецъ, выработанъ соотвѣтствующій условіямъ боевой обстановки типъ газодобывательныхъ аппаратовъ, приспособленныхъ для перевозки ихъ на 22 вьюкахъ. Матеріалъ для добыванія газа также перевозится на вьюкахъ, при чемъ на одно наполненіе аэростата требуется вмѣстѣ съ матеріаломъ 40 вьюковъ. Это вьючное оборудованіе было выполнено на частныя средства, пожертвованныя для этой цѣли дворяниномъ С. К. Максимовичемъ. Послѣ осмотра этихъ новыхъ снаряженій Государемъ Императоромъ состоялось, 26 іюня 1904 года, Высочайшее повелѣніе о сформированіи полевого воздухоплавательнаго батальона для отправленія его на Дальній Востокъ въ распоряженіе намѣстника Его Императорскаго Величества. Командиромъ батальона Высочайше повелѣно было назначить командира воз-

духоплавательнаго парка, полковника, нынѣ ген.-маіора А. М. Кованько; въ штатъ батальона назначены: помощникомъ командира батальона военный инженеръ, преподаватель Николаевской Инженерной Академіи подполковникъ Найденовъ, еще одинъ штабъ-офицеръ, два ротныхъ командира, казначей, адъютантъ и 4 младшихъ офицера. Батальонъ разсчитанъ такъ, что двѣ составляющія его роты могутъ дѣйствовать каждая совершенно самостоятельно. Но развернуть свою дѣятельность этому батальону на театрѣ войны почти не пришлось.

Въ разнообразныхъ документахъ и описаніяхъ минувшей войны можно найти лишь данныя о дѣятельности только первой роты 2-го восточно-сибирскаго полевого воздухоплавательнаго парка, которая прибыла въ г. Херсу 1-го іюля 1904 года, а 3-го августа того же года была назначена въ распоряженіе начальника 3-й восточно-сибирской стрѣлковой дивизіи для принятія участія въ производствѣ рекогносцировокъ изъ отряда подполковника Рацулъ, полковника Тихомирова и полковника кн. Трубецкого. Рота вошла въ составъ сторожевого отряда подполковника Рацулъ, задача котораго состояла въ усиленной рекогносцировкѣ позицій противника у деревни Нанчензы съ захватомъ возможно большаго числа плѣнныхъ.

Аэростатъ былъ наполненъ у деревни Ямалинза, близъ ручья, въ ночь съ 10 на 11-е августа, и для производства привязныхъ подъемовъ было выбрано два мѣста: долина, лежащая къ западу отъ деревни Менхуалай, и долина, тянущаяся къ востоку отъ той же деревни. Только пользуясь Мандаринскою дорогою возможно было укрыто отъ взоровъ противника подойти къ первому изъ выше названныхъ мѣстъ, имѣя съ собою наполненный газомъ шаръ, но и это возможно было только съ наступленіемъ темноты. Такимъ образомъ, когда шаръ былъ наполненъ и снаряженъ къ тремъ часамъ ночи, рота воздухоплавателей выступила изъ деревни Ямалинза и къ 5 часамъ утра доставила шаръ на мѣсто, избранное для производства подъема у деревни Менхуэлай. Для производства подъемовъ съ означеннаго мѣста необходимо было выдвинуть сторожевую цѣпь впередъ и оттѣснить сторожевое охраненіе противника, что и было исполнено охотниками сторожевого отряда.

Подъемъ, въ которомъ принялъ участіе и самъ начальникъ сторожевого отряда подполковникъ Рацулъ, начался въ 6 час. утра, какъ только нѣсколько разсѣялся густой туманъ, охватившій всю мѣстность. Въ отношеніи вѣтра погода благопріятствовала производству привязныхъ подъемовъ: былъ полный штиль, и потому легко было достичь значительной высоты подъема; но за то недостаточная прозрачность воздуха, а также встрѣчное наблюдателю солнце мѣшали смотрѣть вдаль. Тѣмъ не менѣе участники этой рекогносцировки свидѣтельствуютъ, что въ разстояніи 2—8 верстъ отъ шара были видны непріятельскіе окопы, тянувшіеся по сопкамъ въ обѣ стороны отъ Мандаринской дороги, а также и по сопкамъ, расположеннымъ южнѣе рѣки Наохе. Также удалось обнаружить цѣлый рядъ непріятельскихъ бивуаковъ, изъ которыхъ наиболѣе крупнымъ былъ бивуакъ пѣхотной японской дивизіи близъ гор. Каюаня.

Вся мѣстность съ шара выяснялась столь подробно и хорошо, что этимъ наблюденіемъ съ аэростата сразу была замѣчена допущенная на двухверстной картѣ нѣкоторая неправильность въ подробностяхъ мѣстнаго рельефа.

Рекогносцировка съ аэростата у позиціи Нанчензы дала менѣе благопріятные результаты и выяснила лишь общій характеръ этой позиціи относительно группировки окоповъ по сопкамъ, но разглядѣть подробности расположенія непріятельскихъ редутовъ и другихъ болѣе серьезныхъ фортификаціонныхъ сооруженій не удалось. Пересѣченность мѣстности съ крутыми скатами, а также лѣса, густо покрывавшіе сопки, не допускали возможности болѣе подробнаго и детальнаго обслѣдованія.

Всего въ теченіе шести сутокъ было произведено 22 привязныхъ подъема, въ томъ числѣ одинъ ночной. Эти опыты показали, что днемъ аэростатъ является, въ большинствѣ случаевъ, могущественнѣйшимъ средствомъ боевыхъ рекогносцировокъ,—но исключительно только днемъ, а попытка что-либо разсмотрѣть съ аэростата ночью совершенно не удалась, такъ какъ, за отсутствіемъ на непріятельскихъ бивуакахъ костровъ или какихъ-нибудь огней, рѣшительно ничего не удалось разглядѣть. Вообще же производители рекогносцировокъ съ аэростатовъ пришли къ тому выводу, что наблюденія въ мѣстностяхъ, покрытыхъ сопками съ крутыми скатами, вслѣдствіе значительныхъ мертвыхъ пространствъ позади этихъ сопокъ мало полезны въ смыслѣ освѣщенія впереди лежащей мѣстности. Кромѣ того оказалось, что принятая въ нашихъ полевыхъ воздухоплавательныхъ частяхъ система лебедки (конная система Гарута) имѣетъ недостатокъ—медлительность работы, какъ при сдачѣ каната, такъ и при наматываніи его, когда аэростатъ нужно притянуть къ землѣ.



Относительно употребленія въ дѣйствующихъ арміяхъ цвѣтныхъ огней нужно отмѣтить, что приборы, предназначенные для производства этихъ огней, состоятъ изъ небольшого полуцилиндра, очень тонкаго цинка, наполненнаго легко воспламеняющейся массой, и стеклянной трубки съ сѣрной кислотой. Жестянка вкладывается въ ямку и сверху слегка присыпается землей или прикрывается дерниной. Если на скрытую такимъ образомъ жестянку наступить ногой, то стеклянная трубка переламывается и сѣрная кислота выливается въ массу, которая отъ этого воспламеняется и горитъ яркимъ цвѣтнымъ пламенемъ, освѣщая окружающую мѣстность. Огни въ два цвѣта: зеленый и красный, расположенные на опредѣленныхъ дистанціяхъ и притомъ настолько густо, чтобы хотя нѣкоторые изъ нихъ попали подъ ноги непріятелю, могутъ сослужить отличную службу, предохраняя отъ внезапнаго появленія противника передъ укрѣпленіемъ ночью, особенно при существованіи впереди промоинъ и рытвинъ, въ которыхъ, при отсутствіи цвѣтныхъ огней, непріятель ночью можетъ собраться въ значительномъ числѣ скрыто и затѣмъ атаковать внезапно.

Впрочемъ существуетъ еще и иная цѣль употребленія цвѣтныхъ огней, уже указанная нами и состоящая въ томъ, что цвѣтные огни указываютъ моментъ наиболѣе благопріятный для взрыванія фугасовъ. Цвѣтными огнями наша армія была снабжена не особенно богато. Трудно было достать на театрѣ военныхъ дѣйствій химическіе препараты, необходимые для изготовленія этихъ огней, какъ-то: азотнокислый стронцій, азотно-кислый барій, бертолетову соль, крѣпкую безводную сѣрную кислоту, спеціальныя стеклянныя трубочки и проч. Тѣмъ не менѣе удалось выписать изъ Варшавы нужные матеріалы, и цвѣтные огни были заготовлены инженерными войсками въ большомъ количествѣ по распоряженію корпусныхъ инженеровъ.



Почти забытое орудіе добраго стараго времени — ручныя гранаты вновь появились въ эту войну и играли большую роль, чему, конечно, главнымъ образомъ способствовала громадная сила новѣйшихъ взрывчатыхъ веществъ, служащихъ для начиненія этихъ гранатъ. Обыкновенно гранаты изготовлялись изъ японскихъ шрапнелей, т. е. изъ находимыхъ на нашихъ позиціяхъ, обстрѣливаемыхъ японской артиллеріей, неразорвавшихся стакановъ японской шрапнели.

Представляя собою сплошной цилиндръ вѣсомъ около 5 ф., высотою около 8 и діаметромъ въ $2^1/_2$ дюйма, закрытый съ одной стороны дномъ, этотъ стаканъ весьма удобенъ для превращенія его въ ручную гранату. Снабженный внутри только пироксилиновыми шашками кавалерійскаго образца и заткнутый съ открытаго конца деревянною втулкою, сквозь которую проходитъ обыкновенный бикфордовъ шнуръ съ капсюлемъ гремучей ртути, погруженнымъ въ пироксилинъ,—этотъ стаканъ при взрывѣ разлетается на куски величиной отъ горошины до грецкаго орѣха.

Бикфордовъ шнуръ въ небольшихъ кускахъ горитъ, примѣрно, со скоростью 34″ въ секунду. Во избѣжаніе возможности противнику забрасывать гранаты назадъ—время горѣнія шнура должно быть минимальное, необходимое для размаха руки и пролета того разстоянія, на которое возможно бросить гранату; считая 1 секунду на размахъ и 3—4 секунды на пролетъ этого разстоянія, можно допустить, что опѣшившій противникъ, даже и ожидавшій гранату, раньше 2 секундъ не схватитъ ее, а для этого бикфордовъ шнуръ долженъ быть разсчитанъ на (1+3+2)=6 секундъ горѣнія, или отъ 4—5″ длины.

Вставивъ шнуръ въ капсюль, свободный конецъ срѣзаютъ возможно наискось, чтобы обнажить большую поверхность пороховой мякоти; закрываютъ ее паутиновымъ слоемъ ваты, чтобы порохъ не могъ осыпаться, и привязываютъ обыкновенную спичку. Отказа въ воспламененіи такимъ образомъ приспособленнаго шнура не бываетъ.

Впрочемъ, въ минувшую войну употреблялись ручныя гранаты также и другого устройства, болѣе сложныя и дѣйствующія путемъ удара.

Эти гранаты снаряжались обыкновенно пироксилиновыми запальными шашками кавалерійскаго образца.

Главная часть гранаты состоитъ изъ цилиндрическаго бездоннаго стакана, сдѣланнаго изъ бѣлой жести, внутренняго діаметра въ $1^1/_4$ дюйма, для того, чтобы буровая шашка входила въ стаканъ съ возможно малымъ зазоромъ; высота стакана 4 дюйма. Стаканъ этотъ своей нижней частью надѣвается на цилиндрически выточенную оконечность деревяннаго хвоста гранатки. Хвостъ общей длиною $18^1/_2$ дм. своей головкой плотно входитъ въ стаканъ приблизительно на 1 дюймъ и укрѣпляется гвоздями, прибитыми сквозь дырочки жестяного цилиндра; въ образовавшійся такимъ образомъ жестяной стаканъ съ деревяннымъ дномъ вкладываютъ сверху запальную шашку въ цинковомъ футлярѣ и укрѣпляютъ загибомъ припаянныхъ къ верхней части цилиндра 2-хъ полосокъ; зазоръ между стѣнками цилиндра и футляромъ шашки заливаютъ воскомъ. На верхней поверхности цилиндра, образующаго стаканъ, съ 2-хъ діаметрально противоположныхъ сторонъ укрѣплены проволочные шпеньки на разстояніи въ три четверти дюйма отъ верхней крышки цилиндра.

Шпеньки эти служатъ для упора боевымъ и предохранительнымъ своимъ вырѣзомъ колпачка, который будетъ описанъ ниже.

Сверху на стаканъ надѣваются и плотно припаиваются два свинцовыхъ кольца, общей своей серединой въ разстояніи $2^1/_2$ дм. отъ верхней крышки цилиндрическаго стакана. Свинцовыя кольца имѣютъ наибольшій наружный діаметръ $2^1/_4$ и общую толщину до $1^1/_4$ дм.; по наружной поверхности кольца эти надрѣзаны, каждый на 8 секторовъ; такимъ образомъ, при взрывѣ гранатки каждое кольцо даетъ 8 отдѣльныхъ осколковъ свинца, а всего 16-ть.

Сверху на стаканъ надѣвается жестяной колпачекъ высотой $2^1/_{16}$, внутреннимъ діаметромъ $1^3/_8$ дм., къ крышкѣ котораго изнутри плотно припаянъ желѣзный проволочный стержень длиною въ $1^3/_8$ дм., т. е. не доходящій до нижней кромки колпака почти на три четверти дюйма. На двухъ діаметрально противоположныхъ сторонахъ прорѣзаны колѣнчатыя щели и отдѣльные продолговатые прорѣзы.

Колпачекъ надѣвается на верхнюю часть стакана, такъ что шпеньки стакана проходятъ въ щель, затѣмъ колпачекъ поворачиваютъ влѣво до тѣхъ поръ, пока шпенекъ не повернется и не упрется въ конецъ прорѣза; колпачекъ находится на предохранительномъ взводѣ; въ это время внутренній стержень не прикасается къ капсюлю съ гремучей ртутью, помѣщенному въ канальцѣ запальной шашки, находящейся въ стаканѣ гранатки.

Передъ тѣмъ какъ приступить къ метанію гранатки, ея колпачекъ повертываютъ вправо до тѣхъ поръ, пока ея шпенекъ не упрется въ конецъ соотвѣтственнаго прорѣза, т. е. пока колпачекъ не будетъ поставленъ на боевой взводъ. Затѣмъ берутъ гранатку рукою за хвостъ и большимъ размахомъ руки бросаютъ ее возможно дальше впередъ. Вслѣдствіе того, что центръ тяжести гранатки лежитъ въ

передней ея части, она падаетъ на землю всегда головкою внизъ; при этомъ колпачекъ ударяется объ землю, задняя же часть гранатки по инерціи продолжаетъ двигаться впередъ, вслѣдствіе чего шпеньками стакана прорывается слабая перепонка колпачка, колпачекъ насаживается на стаканъ, а при этомъ стержень входитъ въ канальчикъ запальной шашки съ капсюлемъ гремучей ртути и, такимъ образомъ, граната взрывается. Подобныя гранаты до мукденскихъ боевъ изготовлялись исключительно при управленіи главнаго инспектора инженерной части, но съ первыхъ же дней мукденскихъ боевъ отъ частей войскъ начали поступать усиленныя требованія на снабженіе ихъ ручными гранатами. Между тѣмъ полученіе этихъ гранатъ изъ склада главнаго инспектора вызывало лишь промедленіе, и пришлось запасать ручныя гранаты въ инженерныхъ складахъ, состоявшихъ при управленіяхъ инспекторовъ всѣхъ трехъ манджурскихъ армій.



Курильня опіума.

Во время наступившаго послѣ мукденскихъ боевъ затишья одною изъ первыхъ заботъ инженеровъ арміи было желаніе организовать собственные тыловые склады для болѣе скораго и непосредственнаго питанія частей арміи всевозможнымъ инженернымъ имуществомъ, въ томъ числѣ и ручными гранатами.

Такимъ образомъ, въ инженерномъ складѣ, напримѣръ, 1-й арміи было свыше 7.130 ручныхъ гранатъ, и, кромѣ того, 10.980 штукъ находилось при войскахъ.

Такая широкая заготовка ручныхъ гранатъ объясняется тѣми значительными требованіями на ручныя гранаты, которыя постепенно поступали отъ частей войскъ. Вызывались же эти требованія тѣмъ обстоятельствомъ, что опыты примѣненія ручныхъ гранатъ убѣдили войсковое начальство въ удивительно полезномъ дѣйствіи этихъ послѣднихъ.

Такъ: при ударѣ въ штыки лучшія наши силы, шедшія впереди атакующихъ, неминуемо гибли на штыкахъ противника, а между тѣмъ, одной или двухъ брошенныхъ гранатъ было вполнѣ достаточно для того, чтобы расчистить мѣсто въ окопѣ, куда можно было бы потомъ прыгнуть съ значительно меньшимъ рискомъ. Случалось также, что засѣвшій въ фанзахъ противникъ тоже наносилъ большой вредъ усиленнымъ обстрѣливаніемъ того или другого участка нашей позиціи, но стоило только бросить въ такую фанзу одну-двѣ гранаты, чтобы прекратить

совершенно обстрѣливаніе изъ нея или, во всякомъ случаѣ, значительно его ослабить. Точно также охотничьи команды, подползая къ противнику, всегда считали полезнымъ въ моментъ, когда они рѣшались броситься въ бой, бросить предварительно нѣсколько ручныхъ гранатъ.

Даже при военныхъ дѣйствіяхъ чисто оборонительнаго характера приходилось съ большою пользою употреблять ручныя гранаты. Предварительно обернувъ пеньковымъ шнуркомъ фитильныя гранаты, наши секреты брали ихъ съ собой, и, замѣтивъ наступленіе противника, зажигали фитили гранатъ и закладывали ихъ въ мертвыхъ, т. е. необстрѣливаемыхъ, пространствахъ передъ нашей позиціей, гдѣ можно было ожидать скопленія японцевъ передъ ударомъ въ штыки.



Японскіе офицеры.

Нашъ очеркъ о воспомогательной службѣ инженерныхъ войскъ былъ бы существенно не полонъ, если бы мы ничего не сказали о сапныхъ и подземныхъ минныхъ работахъ.

Какъ на характерный примѣръ такихъ работъ, мы укажемъ на весьма поучительную подземную минную войну, впервые примѣненную въ полевой войнѣ первою ротою 17-го сапернаго батальона подъ руководствомъ капитана того же батальона Теръ-Акопова.

Исторія этой войны, описанная лично капитаномъ Теръ-Акоповымъ въ „Инженерномъ журналѣ", такова:

„Въ первыхъ числахъ 1904 года генералъ-адъютантъ Куропаткинъ пріѣхалъ на станцію Суятунь для осмотра позицій 17-го армейскаго корпуса при р. Шахе". Еще задолго до этого у капитана Теръ-Акопова зародилась мысль „подойти изъ нашего укрѣпленія къ деревнѣ Линшинпу къ кумирнѣ (разстояніе 400 шаговъ), сильно занятой японцами, и взорвать ее вмѣстѣ съ большимъ непріятельскимъ гарнизономъ. Это могло имѣть громадное матеріальное и нравственное значеніе, въ особенности при нашемъ наступленіи. По одобреніи этой идеи Главнокомандующимъ, я просилъ полковника Драгомирова, исполнявшаго въ то время временно обязанности начальника штаба 17-го армейскаго корпуса, обратить на это серьезное вниманіе. Однако вопросъ о веденіи минной галлереи до 1-го января 1905 г. оставался открытымъ. Въ концѣ декабря мѣсяца 1904 г. пѣхотныя начальствующія лица

стали доносить, что японцы выносятъ изъ кумирни большое количество земли, и что во время тихой погоды и затишья, когда нѣтъ стрѣльбы, съ лѣвой стороны нашего форта въ д. Линшинпу (фортъ Воскресенскаго) слышны слабые подземные звуки. Поэтому у нихъ явилось подозрѣніе, что японцы ведутъ мину противъ нашего форта. Объ этомъ было доложено Главнокомандующему, и по ходатайству генерала Орлова приказано немедленно приступить къ созданію передъ фортомъ Воскресенскаго контръ-минной системы, имѣющей характеръ какъ оборонительный, такъ и наступательный.

„Согласно полученному приказанію, саперная рота начала съ 1-го января 1905 г. энергичное веденіе изъ нашего форта въ д. Линшинпу контръ-минной системы, и магистральная линія этой системы стала быстро подвигаться впередъ по прямой линіи (въ сутки 10 шаговъ), по направленію къ японской кумирнѣ, которую японцы по нашему образцу тоже обратили въ фортъ земляными работами (наши минеры работали непрерывно днемъ и ночью посмѣнно).

„Саперы предположили, а впослѣдствіи по совершенно явственнымъ звукамъ увѣрились, что японцы ведутъ подземную минную атаку на нашъ фортъ, расположенный у деревни Линшинпу. Поэтому было вполнѣ логично предположить, что такую же минную атаку ведутъ и у желѣзнодорожнаго моста на наши сапные окопы и Болховской редутъ, такъ какъ эти укрѣпленія находились гораздо ближе отъ японскаго расположенія, чѣмъ фортъ Воскресенскаго. Наши войска, занимавшія окопы и фортъ въ д. Линшинпу, постоянно слышали подземные удары, стуки, дрожаніе земли въ блиндажахъ и естественно находились въ большомъ нравственномъ напряженіи отъ тревоги за возможность неожиданнаго взрыва своей позиціи. Однако саперная рота немедленно же предприняла подземныя оборонительныя мѣры и тѣмъ преградила противнику путь къ дальнѣйшему движенію впередъ и, кромѣ того, вела подземныя галлереи, имѣвшія характеръ активныхъ дѣйствій и цѣль—дойти до японскаго расположенія и произвести тамъ взрывъ. Такъ къ 14-му числу февраля наша контрминная атака подошла къ головѣ желѣзнодорожнаго моста на разстояніе 60 шаговъ; другая минная система въ дер. Линшинпу была выдвинута отъ нашего форта болѣе чѣмъ на 200 шаговъ и находилась отъ кумирни, занятой японскимъ гарнизономъ, не далѣе 180 шаговъ.

„Въ ночь съ 13 на 14-е февраля японцы, видимо желая сдѣлать сверломъ (длиною въ 2—3 саж.) пробоину въ своей минной галлереѣ въ дер. Линшинпу, съ цѣлью лучшаго прислушиванія къ нашимъ работамъ для опредѣленія пути нашего движенія, сдѣлали случайно сквозное отверстіе изъ своей галлереи въ рукавъ нашей контръ-минной системы. Объ этомъ немедленно сапернымъ унтеръ-офицеромъ Григоріемъ Крыловымъ, работавшимъ въ головѣ рукава, было по телефону доложено мнѣ, и я тотчасъ верхомъ поскакалъ въ дер. Линшинпу и въ личномъ присутствіи начальника боевого участка подполковника 9-го пѣхотнаго Ингерманландскаго полка Тоболецъ сталъ провѣрять доказательства о существованіи по близости японской минной галлереи. Въ головѣ миннаго рукава было ясно и отчетливо видно круглое отверстіе, сдѣланное въ горизонтальномъ направленіи японцами изъ своей минной

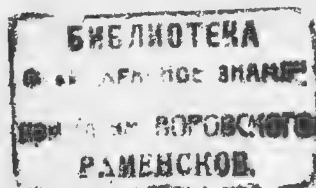
галлереи въ нашъ боевой минный рукавъ. Оказалось, что японское сверло скользило какъ разъ по верхнимъ доскамъ голландскихъ рамъ и оставило слѣдъ въ видѣ полудуги въ землѣ надъ потолкомъ. Какъ оказалось, унтеръ-офицеръ Крыловъ и находившіеся тамъ нижніе чины—саперы: рядовые Иванъ Митькинъ и Гавріилъ Семакинъ, хотѣли отломать конецъ японскаго сверла, но это имъ не удалось. По объясненію подполковника Тоболецъ, не прошло и 5 минутъ послѣ открытія японской минной галереи, какъ японцы вдругъ открыли изъ своей кумирни сильный и учащенный огонь по нашимъ окопамъ. Видимо, японскіе минеры, послѣ открытія нами ихъ галлереи, испугались, выбѣжали наружу и произвели тамъ переполохъ.

„Ночью же немедленно были приняты всѣ мѣры, чтобы къ вечеру того же дня обезпечить успѣхъ взрыва непріятельской минной галлереи. Видимо, въ это время и противникъ приступилъ къ закладкѣ горна подъ нашимъ фортомъ, такъ какъ еще вечеромъ 13-го февраля командиръ 9-го пѣхотнаго Ингерманландскаго полка полковникъ Зощенко и того же полка подполковникъ Хартулари (нынѣ командиръ 12-го пѣхотнаго Великолуцкаго полка) доносили въ штабъ 3-й пѣхотной дивизіи о томъ, что въ двухъ блиндажахъ форта слышны явственные подземные удары по доскамъ.

„По открытіи японской минной галлереи, начальникомъ боевого участка подполковникомъ 9-го пѣхотнаго Ингерманландскаго полка Тоболецъ были приняты мѣры противъ захвата японцами нашей минной системы: у входа былъ поставленъ караулъ силою въ 1 взводъ, а въ галлереѣ нѣсколько часовыхъ съ заряженными ружьями. Мною немедленно были сдѣланы на мѣстѣ всѣ распоряженія о подготовительныхъ работахъ (заполненіе земляныхъ мѣшковъ, заготовка щитовъ для забивки, подготовка камеры и т. д.) по закладкѣ миннаго горна, послѣ чего я поскакалъ обратно въ д. Сяокійшинпу, для доклада и полученія разрѣшенія произвести взрывъ непріятельской минной галлереи. Получивъ такое разрѣшеніе, днемъ 14-го февраля подъ градомъ ружейныхъ пуль и шрапнельнаго огня противника (въ виду предстоящей атаки моста 14-го февраля въ 8 час. вечера съ нашей стороны шла дневная подготовка этой атаки, и весь этотъ день происходилъ сильный артиллерійскій и ружейный бой) я доставилъ по совершенно открытой мѣстности 18 бочекъ пороху (3 пуда въ бочкѣ) въ фортъ и немедленно приступилъ къ закладкѣ и забивкѣ горна изъ подручнаго матеріала. Несмотря на полное отсутствіе вентиляціи и на то, что, за недостаткомъ воздуха въ галлереяхъ, люди (саперы) ежеминутно падали въ обморокъ, все-таки забивка горна была окончена саперами около 10 час. вечера и немедленно, по личному приказанію генерала Орлова, переданному по телефону, былъ произведенъ машинкой Сименса взрывъ, которымъ была взорвана японская минная галлерея, подведенная уже подъ нашъ фортъ въ д. Линшинпу“.

Этимъ взрывомъ былъ спасенъ нашъ фортъ съ его тысячнымъ (одинъ батальонъ) гарнизономъ отъ неминуемой гибели, и люди, жившіе тамъ до того времени какъ на вулканѣ, вздохнули легко и поднялись духомъ.

Такимъ образомъ, подземная минная война на позиціяхъ при р. Шахе и въ



дер. Линшинпу окончилась полной нашей побѣдой, несмотря на то, что тамъ вели мины видимо опытные японскіе минеры, пришедшіе изъ Портъ-Артура.

Военный героизмъ и молодецкіе подвиги были проявлены при вспомогательныхъ инженерныхъ работахъ различными частями войскъ, производившими эти работы.

Примѣровъ этихъ молодецкихъ подвиговъ много по всѣмъ спеціальностямъ инженернаго дѣла, и мы ихъ отмѣтимъ въ общемъ обзорѣ дѣятельности инженерныхъ войскъ. Нѣкоторые же изъ нихъ мы укажемъ здѣсь, обративъ вниманіе на ту тяжелую боевую обстановку, при которой приходилось дѣйствовать инженернымъ войскамъ, производившимъ спеціальныя работы вспомогательнаго назначенія.

Вотъ нѣсколько примѣровъ изъ дѣятельности кабельнаго отдѣленія военно-телеграфной роты 2-го восточно-сибирскаго батальона на Гаутулинской позиціи съ 15 по 24-е февраля 1905 года.

„15-го числа, утромъ, японцы начали обстрѣливать артиллерійскимъ огнемъ редуты № 17, 18, 19, 20, 21 и наблюдательную артиллерійскую гору. Съ наблюдательной горы было замѣчено, что по хребту Лѣсистой сопки появилось 3 горныхъ непріятельскихъ батареи въ составѣ 12 орудій; больше оттуда ничего не было видно. 6-й батареѣ 10-й бригады и была дана эта цѣль. 4-й взводъ 5-й горной батареи отлично очищалъ скаты Лѣсистой сопки и обстрѣлялъ бивуакъ непріятеля за редутомъ № 16. Долина къ редуту № 17 все время обстрѣливалась непріятельскими пулеметами, поставленными на № 16. Особенно сильно обстрѣливалась шимозами наблюдательная артиллерійская гора, когда японцы замѣтили на ней нашихъ наблюдателей. На вершинѣ этой горы не было ни одного аршина земли, не изрытаго шимозами. Кабель сталъ часто перебиваться. Особенно отличился за послѣдующіе пять дней рядовой Василій Евстигнѣевъ, бывшій телефонистомъ на этой горѣ, который, не обращая никакого вниманія на огонь, исправлялъ поврежденія. Онъ былъ представленъ къ награжденію знакомъ отличія Военнаго ордена командиромъ 1-й полубатареи 5-й горной батареи, находившимся на той же горѣ.

„Въ ночь на 16-е центральная станція безъ перерыва въ дѣйствіи была перенесена въ землянку 4-й саперной роты, а также и всѣ линіи. На правомъ флангѣ позиціи работа производилась подъ ружейнымъ огнемъ. Надсмотрщикомъ былъ ефрейторъ Гавріилъ Ганинъ, награжденный по выбору товарищей знакомъ отличія Военнаго ордена 4-й степени за неоднократныя исправленія линій подъ огнемъ. Ночью же на 16-е была наведена телефонная линія на Западный Гаутулинъ въ распоряженіе командира Красноярскаго полка полковника Рѣдько, охранявшаго отъ прорыва нашъ правый флангъ позиціи и бывшаго въ соприкосновеніи съ 11-мъ Восточно-Сибирскимъ стрѣлковымъ полкомъ, стоявшимъ вправо отъ насъ по хребту Въ ночь на 15-е, японцы, переодѣвшись на редутѣ № 16 въ форму Чембарскаго полка, бѣжали безъ винтовокъ къ лѣвому флангу расположенія 11-го В.-С. стрѣлковаго полка, яко-бы свои, уцѣлѣвшіе на редутѣ № 16. За ними шли поддержки. Наши не поддались на эту хитрость и, подпустивъ ихъ ближе, открыли огонь пачками.

„Въ 9 часовъ вечера 15-го числа надсмотрщикъ и прикомандированный къ отдѣленію 11-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка стрѣлокъ пошли съ редута № 17 снять хоть немного кабеля по направленію къ редуту № 16 (Лѣсистая сопка), не снятаго 14-го утромъ по взятіи редута, такъ какъ всѣ бывшіе на редутѣ нижніе чины кабельнаго отдѣленія пропали безъ вѣсти. Не доходя до Лѣсистой сопки саженъ 250—300, они потянули за кабель, который подался, но въ то же время японцы съ Лѣсистой сопки открыли огонь. Тогда они пошли обратно къ редуту № 17, по пути собирая кабель. Снято было около версты. Въ ночь на 16-е февраля въ 1 часъ ночи японцы произвели первую атаку на редутъ № 17, которая была отбита. Въ 3 часа ночи повторили атаку, но были опять отбиты съ большими потерями. По отбитіи 2-й атаки японцы обрушились шимозами на редутъ № 17; около 7-ми час. утра колонны японцевъ перешли въ наступленіе, а около 8-ми часовъ утра 16-го февраля, за выбытіемъ изъ строя до 85% защитниковъ, японцы заняли редутъ. Гарнизонъ состоялъ изъ 2-хъ ротъ Красноярскаго и 1 роты Чембарскаго полковъ, и пострадалъ онъ большею частью отъ шимозъ, которыми они забрасывали окопы. Подкрѣпленіе опоздало лишь на какихъ-нибудь ¼ часа. Редутъ № 18 былъ взятъ по первой атакѣ, а редутъ № 19, кажется, былъ очищенъ самими защитниками, такъ какъ три правофланговыхъ редута были уже въ рукахъ японцевъ, и оставаться на № 19 значило бы совершенно напрасно нести потери. Я пошелъ съ подкрѣпленіемъ (2 роты 146 пѣх. Царицынскаго полка). Долину передъ редутомъ № 17 японцы обстрѣливали изъ винтовокъ и пулеметовъ; стрѣляли и по раненымъ, которые все еще шли, и по тѣмъ, которыхъ несли. Встрѣтилъ своихъ людей, скатывающихъ кабель. Доложили, что на редутѣ № 17 пропалъ безъ вѣсти одинъ изъ моихъ людей, прикомандированный къ отдѣленію 11-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка ефрейторъ; 16-го утромъ въ отдѣленіе прибылъ помощникъ мой, поручикъ Шигоринъ, и стало значительно легче работать, а то никуда нельзя было отлучиться, приходилось все время сидѣть на центральной станціи и слѣдить за исправностью линій.



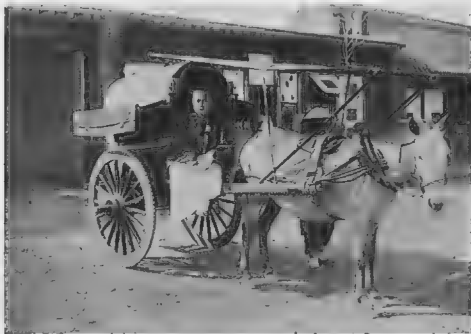
Китаянка, поставщица мяса въ V Сибирскій корпусъ.

„Горныя полубатареи и пулеметы благополучно съѣхали съ позиціи и, переѣхавъ на другую, открыли огонь по редуту № 17. Телефонъ на редутѣ снять не удалось въ виду скораго его занятія; пришлось его разбить. Линія была снята почти вся,

оставлено было лишь $1^1/_2$ версты кабеля, ближайшаго къ редуту. Японцы открывали огонь по одиночнымъ людямъ. 2 роты Царицынскаго полка заняли позицію на гребешкѣ между редутами №№ 17 и 18. Огонь японцевъ немного затихъ. Жаль было оставить кабель. Чтобы не представлять большую цѣль, я взялъ съ собою одного рядового. Пошли мы съ нимъ сначала скрыто подъ горой; дошли до выступа; сростокъ находился шагахъ въ 15—20 отъ выступа, шагахъ въ 1.500 отъ редута и на совершенно открытой мѣстности. Видно было по пыли, что пули какъ будто не долетаютъ шаговъ 25—30 до сростка. На несчастье, сростокъ пришелся на льду. Мы сѣли спиной къ редуту № 17 и начали перебивать сростокъ. Но тутъ, какъ на грѣхъ, какая-то рота перебѣгала долину; японцы открыли огонь пачками и усилили стрѣльбу изъ пулеметовъ. Пули уже начали перелетать черезъ насъ. Вдругъ бывшій со мной рядовой вскрикнулъ,—его ранило мѣдной пулей въ правый бокъ на вылетъ въ животъ, и пуля пробила поясную бляху. Сростокъ перебили и оттянули конецъ. Съемку остальной версты кабеля пока оставили, рѣшивъ снять ночью. Въ виду того, что, какъ я уже говорилъ, рѣшено было брать редуты обратно, надсмотрщикъ на редутѣ № 17 ждалъ распоряженія на центральной станціи, когда можно будетъ идти за штурмующими колоннами, чтобы вновь установить станцію на редутѣ № 17, а если возможно, то и на редутѣ № 16. Въ 2 часа дня было передано, что редутъ № 17 взятъ нами обратно, и начальникъ штаба отряда приказалъ немедленно навести линію и открыть станцію на редутѣ № 17. Линія была доведена до передовой цѣпи, но черезъ цѣпь ее не пустили. Надсмотрщикъ обратился къ командиру батальона Красноярскаго полка и доложилъ, что ему приказано начальникомъ штаба немедленно навести линію на редутъ № 17. Командиръ батальона сказалъ ему, что редутъ еще не взятъ нашими, и черезъ цѣпь не пропустилъ. Онъ вернулся обратно на центральную станцію и доложилъ обо всемъ начальнику штаба, который сказалъ ему, что о взятіи редута № 17 донесено командиромъ полка, и что онъ не можетъ не повѣрить донесенію, почему приказано было опять немедленно вести линію. Вторично его не пропустили черезъ цѣпь. Узнавъ пропускъ, онъ дождался темноты и съ прикомандированнымъ къ отдѣленію стрѣлкомъ 11-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка прошелъ цѣпь. Впереди цѣпи они встрѣтились съ секретами, которые ихъ пропустили. Пошли они по направленію къ редуту № 18 и, взобравшись на возвышенность, спрятались въ яму. Оттуда ясно было видно, какъ японцы копали окопы ближе къ редуту № 17-му, и что они направили одну горную батарею на вьюкахъ по тропинкѣ на редутъ № 17, другую, горную же, поставили въ лощинѣ за редутомъ № 17 во флангъ редутамъ № 20, 21 и 22, а третью направили по дорожкѣ, которую они разрабатывали на редутъ № 16. Тамъ же было поставлено 2 пулемета, 3 же пулемета они втаскивали на редутъ № 17. Наши храбрецы спустились, перевалили гребень и пошли обратно по долинѣ, лежащей по продолженію редута № 17, и попутно снимали кабель, не снятый днемъ. Сняли полверсты. Пользуясь ночью, наши санитары въ присутствіи врача убирали убитыхъ и раненыхъ, оставшихся въ этой долинѣ по отступленіи съ редута № 17. Японцы, услышавши, вѣроятно, разговоры и шумъ ко-

лесъ, открыли огонь изъ пулеметовъ съ Лѣсистой сопки. Обо всемъ видѣнномъ нашъ надсмотрщикъ доложилъ начальнику штаба, который направилъ его въ Штабъ корпуса. Тамъ ему приказано было утромъ 17 февраля придти и навести подзорную трубу на указанныя имъ мѣста. Все оказалось такъ, какъ онъ говорилъ, и надъ японскими батареями были замѣчены бѣлые клубы дыма. Сдѣлано было распоряженіе немедленно обстрѣлять непріятельскія батареи. За эту развѣдку командиръ корпуса пожаловалъ надсмотрщику Федоришину именной знакъ отличія Военнаго ордена 3-й степени, такъ какъ 4-ю степень онъ имѣлъ уже за Ляндянсанскій бой.

„Вмѣстѣ съ нимъ пришелъ и пропавшій безъ вѣсти утромъ ефрейторъ Скотницкій и разсказалъ слѣдующее:—„Въ 6 час. утра 16-го февраля генералу Нуджевскому была передана телеграмма отъ командира Верхнеудинскаго полка, съ просьбой немедленно выслать подкрѣпленіе на редутъ № 17. Былъ полученъ отвѣтъ, что двѣ роты высланы. Въ 7 час. утра телефонограмма была вновь повторена. Нижніе окопы редута были уже заняты непріятелемъ. Около $7^1/_2$ час. утра командиръ Верхнеудинскаго полка послалъ еще телефонограмму. Мы ее передали. Тутъ кто-то закричалъ: „отступаемъ“; я сложилъ бумаги, хотѣлъ забрать телефонъ и свою винтовку и идти внизъ. Вышелъ я изъ землянки и вижу, что японцы за нашими уже спускаются съ редута. Пришлось спрятаться въ землянку. Я выдолбилъ въ трубѣ дыру и цѣлый день просидѣлъ тамъ. Высмотрѣлъ, что японцы устанавливаютъ четыре горныхъ батареи, а сзади редута № 17 поставили полевую батарею. Наша артиллерія не дала ей стрѣлять, и она уѣхала, оставивъ одно орудіе подбитымъ. Видно было также, какъ большія колонны японцевъ шли на редуты №№ 18, 19 и 20. Около $7^1/_2$ час. вечера я хотѣлъ пройти черезъ японскую цѣпь, но они какъ разъ производили смѣну постовъ. Пришлось вернуться опять въ землянку и просидѣть въ ней еще часа два. Высмотрѣвъ ихъ посты и цѣпь, я опять пошелъ. Опять пришлось два раза вернуться въ землянку. Вездѣ натыкался на сильное сторожевое охраненіе. Рѣшилъ идти во что бы то ни стало. Благополучно пробрался черезъ цѣпь, но, пройдя немного, наткнулся на секретъ. Взялъ немного въ сторону и сошелъ благополучно въ лощину“. Скотницкій награжденъ именнымъ знакомъ отличія Военнаго ордена 4-й степени.



При описаніи дѣятельности инженерныхъ войскъ въ минувшую кампанію, мы уже имѣли случай пояснить обширный трудъ, выполненный дѣйствующими войсками относительно исправленій и устройства дорогъ, мостовъ и переправъ. Переходя теперь къ описанію военныхъ сообщеній, мы уже не будемъ обращаться къ мѣропріятіямъ по чисто дорожной части,

хотя эти мѣропріятія, въ значительной части своего объема, относятся къ дѣятельности военныхъ сообщеній, т. е. полевыхъ дорожныхъ управленій во всѣхъ трехъ арміяхъ и при штабѣ главнокомандующаго. Равнымъ образомъ и дѣятельность управленій военныхъ сообщеній по желѣзнодорожной части мы разсмотримъ въ особой главѣ о желѣзныхъ дорогахъ, здѣсь же мы поговоримъ о многоразличной и многотрудной дѣятельности управленія военныхъ сообщеній вообще, а въ частности лишь по части организаціи транспортовъ, по устройству и обслуживанію этаповъ и по почтово-телеграфнымъ сообщеніямъ.



Перевозка артиллеристовъ.

Работа транспортовъ заключалась, главнымъ образомъ, въ подвозѣ къ войскамъ разнаго вида грузовъ, не исключая войсковыхъ и Краснаго Креста, въ закладкѣ тыловыхъ магазиновъ, въ перевозкѣ имущества, укомплектованій и даже цѣлыхъ частей, въ перевозкѣ почты и въ эвакуаціи больныхъ и раненыхъ. Организація работы транспортовъ была устроена по отрядамъ, т. е., въ зависимости отъ группировки войскъ транспорты сводились въ особые обозные отряды подъ управленіемъ особыхъ начальниковъ отрядовъ изъ числа командировъ батальоновъ. Каждый отрядъ обслуживалъ свое направленіе и свою группу войскъ. Особый небольшой отрядъ обыкновенно оставлялся въ резервѣ для случайныхъ перевозокъ.

Организація эта, примѣнявшаяся какъ при расположеніи арміи на мѣстѣ, такъ и при всѣхъ передвиженіяхъ войскъ, оказалась, какъ показываетъ опытъ войны, весьма цѣлесообразной, давая возможность достичь равномѣрной и полной работы транспортовъ.

Въ наиболѣе острый періодъ транспортной дѣятельности, а именно въ періоды расположенія нашихъ армій на Шахе и подъ Мукденомъ, организація транспортовъ была подвергнута тяжкому испытанію событіями войны, и это испытаніе она выдержала самымъ блестящимъ образомъ.

Въ это время транспорты первой арміи были сведены въ пять отрядовъ.

Первый отрядъ (5 транспортовъ)—вблизи разъѣзда № 1 Фушунской вѣтки—для подвоза въ направленіи на Хіаньшань и для случайныхъ нарядовъ; второй отрядъ (10 транспортовъ)—вблизи разъѣзда № 3—для подвоза въ направленіи на Кандолисанъ; третій (5 транспортовъ)—вблизи того же разъѣзда—для пополненія, совмѣстно съ вольнонаемными, магазина въ Шихуйченѣ; четвертый (5 транспортовъ)—вблизи магазина въ дер. Шихуйченъ—для подвоза 3-му сибирскому корпусу, и пятый (7 транспортовъ)—вблизи магазина въ дер. Мандзюдань—для подвоза отряду гене-

рала Алексѣева. Три транспорта были поставлены отдѣльно—два на лѣвомъ флангѣ (въ отрядѣ генерала Маслова) и одинъ для работы по конно-желѣзной дорогѣ.

Такой наличности силъ по организаціи транспортовъ оказалось вполнѣ достаточно для обслуживанія громадныхъ участковъ арміи, расположенныхъ на лѣвомъ берегу р. Хунхе, т. е. при отличныхъ дорогахъ; но когда начались наступательныя дѣйствія нашихъ войскъ въ долину Тайдзыхе, этихъ силъ оказалось недостаточно.

Въ началѣ февраля полезная подъемная сила транспортовъ одной только 1-й арміи была доведена до 83½ тысячъ пудовъ и, кромѣ того, въ корпусныхъ транспортахъ 1-го армейскаго и 4-го сибирскаго корпусовъ подъемная сила была доведена до 46½ тысячъ пудовъ, а всего въ арміи было 130 тыс. пуд. подъемной силы, что, считая суточную работу на животное въ 12 полезныхъ верстъ, составляло 1.560 тысячъ пудо-верстъ. Изъ этой свободной подъемной силы транспортовъ, считая начальными пунктами перевозовъ линію Хуаньшань - Кандолисанъ - Падзядзы - Санлунью - Синзинтинъ, нужно было исключить:

а) 15 тыс. пудовъ подъемной силы для подвоза 4½ тыс. пудовъ отъ разъѣзда № 5 Фушунской вѣтки до магазина 3-го корпуса въ Падзядзы и

б) 15 тыс. пудовъ на конно-желѣзную дорогу—разъѣздъ № 1—Кандолисанъ.

Такимъ образомъ, для поднятія запасовъ съ указанной линіи, нагрузокъ оставалось свободными 100 тыс. пудовъ, или 1.200 тыс. пудо-верстъ, что давало возможность подавать запасы, считая суточную потребность арміи въ 27 тыс. пудовъ, впередъ на 45 верстъ.

Къ этому нужно добавить, что для какихъ бы то ни было случайныхъ нарядовъ оставалось перевозочныхъ свободныхъ средствъ только три транспорта, а между тѣмъ, въ періодъ активныхъ операцій дѣйствующей арміи, этого оказалось, конечно, недостаточно.

Само собою разумѣется, что такое положеніе дѣла вызвало заботы объ увеличеніи подъемной силы транспортовъ, а затѣмъ и объ укомплектованіи и даже сверхъкомплектѣ перевозочныхъ средствъ. Но, въ этомъ направленіи, въ безпокойный мукденскій періодъ кампаніи не представлялось возможнымъ что-либо сдѣлать и пришлось отложить заботы объ этомъ до болѣе благопріятнаго времени.

Строго сохраняя отрядную организацію даже и при общемъ отходѣ къ сѣверу на правый берегъ р. Хунхе, транспорты первой арміи, сведенные въ четыре обозныхъ отряда, начали движеніе. Первому отряду (7 транспортовъ) предстояло идти по дорогѣ, пролегающей черезъ Фушунъ на Цайдзяпудзы. Второму отряду (12 транспортовъ) было приказано идти по той же дорогѣ, а третьему, состоявшему изъ 13 транспортовъ,—черезъ Тавагоузу, на дер. Маягоу, и четвертому, состоявшему изъ 5 транспортовъ, на дер. Чуягоу. Движеніе это первоначально было назначено на 20-е февраля, но перенесено, по распоряженію главнокомандующаго, на 21-е, а фактически оно началось лишь 22-го февраля.

Во время этого движенія огромная, тяжелая и спѣшная работа выпала на долю нашихъ транспортовъ, но, тѣмъ не менѣе, важнѣйшая работа по эвакуаціи магази-

новъ съ лѣваго на правый берегъ Хунхе была выполнена, какъ свидѣтельствуютъ официальныя донесенія, вполнѣ спокойно, безъ суеты и безъ потерь имущества, хотя зачастую приходилось проходить значительныя пространства подъ огнемъ противника.

Точно также успѣшно была выполнена и работа по закладкѣ новыхъ магазиновъ на поляхъ, пролегающихъ черезъ тыловые пути дѣйствующей арміи, отступавшей къ сѣверу. Тутъ задача транспортовъ состояла въ томъ, чтобы подвозить къ опредѣленнымъ пунктамъ на путяхъ движенія войскъ запасы съ фланговъ на перерѣзъ движенію войсковыхъ обозовъ, совершавшихъ въ это время лишь отступательный маршъ.

Всѣмъ четыремъ отрядамъ нашихъ транспортовъ еще не удалось достигнуть назначенныхъ имъ пунктовъ Цайдзяпудзы, Маягоу и Чуягоу, когда было получено приказаніе, чтобы транспорты не останавливались въ назначенныхъ пунктахъ, а продолжали свое движеніе далѣе на сѣверъ и 28-го февраля, собравшись въ районѣ деревни Тасунтай (близъ Кайюаня), оставались тамъ до 2-го марта, когда имъ будетъ дано приказаніе о расквартированіи. Однако, вслѣдствіе продолжавшагося марша арміи къ линіи Сыпингая, нашимъ транспортамъ было отдано новое приказаніе: не останавливаясь у дер. Тасунтай, идти далѣе къ дер. Эршидядзе, въ районѣ которой и расположиться впредь до особаго распоряженія.

При началѣ движенія къ сѣверу была установлена слѣдующая постепенность вывоза транспортовъ: въ первую голову приказано было вывозить больныхъ и раненыхъ, артиллерійскіе снаряды и запасы, а затѣмъ уже запасы интендантства и госпиталей, сообразуясь съ ихъ цѣнностью; кромѣ того, было разрѣшено выдѣлить перевозочныя средства для подъема двухмѣрнаго продовольствія самихъ транспортеровъ.

Всего за періодъ мукденскаго отступленія было вывезено болѣе 100 тысячъ пудовъ.

Немедленно же по приходѣ транспортовъ на лѣвый берегъ Хунхе, изъ интендантскаго груза, какъ вывезеннаго изъ магазиновъ, такъ и подвезеннаго со станцій желѣзной дороги на тыловые пути, были снова заложены новые магазины на путяхъ движенія корпусовъ и отдѣльнаго отряда генерала Ренненкампфа. Сила этихъ магазиновъ была такова: въ Маюлучжуандзы—12.220 пудовъ, Хуандегоу—9.620 пудовъ, Сяозантай—7.820 пудовъ и, кромѣ того, два магазина свыше 4.000 пудовъ каждый, пять магазиновъ по 2.000 пудовъ, 6—$1^1/_2$ тысячи и цѣлая сѣть мелкихъ магазиновъ въ нѣсколько сотъ пудовъ. Всѣ эти магазины, заложенные и розданные войскамъ безъ участія чиновъ интендантства и, въ большинствѣ случаевъ, ранѣе полученія соотвѣтственныхъ указаній интендантскаго управленія, принесли громадную пользу дѣйствующей арміи. Благодаря этимъ магазинамъ, армія, пройдя широкимъ фронтомъ отъ мукденскихъ позицій къ сыпингайскимъ по путямъ, совершенно не предусмотрѣннымъ и, слѣдовательно, нисколько не оборудованнымъ заблаговременно въ интендантскомъ отношеніи, не встрѣтила, однако, на всемъ протяженіи этого громаднаго пути ни малѣйшихъ затрудненій въ своемъ продовольствіи.

Когда армія остановилась на сыпингайской позиціи, снова можно было начать подвозъ продовольствія изъ Гунджулина въ войсковыя части, главнымъ образомъ, въ Сандіазу и Херсу. Въ зависимости отъ этого крупныя силы транспортовъ были расположены у Эршидзядзы въ направленіи на Сандіазу и Херсу, и лишь небольшое количество транспортовъ расположилось около Хайлюнчена.

При этихъ транспортныхъ работахъ было сформировано три обозныхъ отряда: первый, состоявшій изъ 9 транспортовъ, подвозилъ продовольствіе изъ Гунджулина на Херсу, второй, составленный изъ 20 транспортовъ, работалъ по подвозкѣ продовольствія отъ Гунджулина на Сытезу и Шенсантай и, кромѣ того, этотъ же отрядъ выполнялъ случайные наряды. Третій отрядъ, имѣвшій въ своемъ распоряженіи 8 вьючныхъ и одинъ двуколочный транспортъ, былъ назначенъ для обслуживанія отрядовъ ген. Ренненкампфа и ген. Маслова, т. е. для подвоза продовольствія въ Хайлюнченъ, Тунджоу, Хеченъ и Таулу. Кромѣ того, въ число транспортовъ третьяго отряда былъ включенъ одинъ двуколочный, въ непосредственное распоряженіе ген. Ренненкампфа и одинъ вьючный въ распоряженіе ген. Маслова, при чемъ въ обоихъ отрядахъ транспорты работали въ качествѣ войсковыхъ обозовъ.



Прибытіе плѣнныхъ въ Мацуяму.

При неблагопріятномъ состояніи погоды, продлившей кругооборотъ транспортовъ отъ базы до указанныхъ пунктовъ отъ пяти до семи дней, для выполненія указанной работы требовалась, въ среднемъ, подъемная сила около 60 тыс. пудовъ. Въ хорошую погоду кругооборотъ сокращался на одну шестую.

Въ сильную распутицу, съ конца іюня до начала августа, работа транспортовъ никакимъ точнымъ подсчетамъ не поддавалась.

Отрядъ ген. Ренненкампфа довольствовался мѣстными средствами при помощи откомандированныхъ туда транспортовъ.

Случайные наряды требовали приблизительно 30% наличной подъемной силы транспортовъ, т. е. еще около 25 тыс. пудовъ ежедневно.

Такимъ образомъ, въ первый періодъ расположенія арміи на сыпингайскихъ позиціяхъ армейскія транспортныя средства безъ особаго напряженія удовлетворяли ежедневной потребности арміи, но для работъ по закладкѣ магазиновъ на тыловыхъ путяхъ ничего не оставалось.

Въ дальнѣйшемъ, съ постепеннымъ усиленіемъ арміи, измѣненіемъ ея дислокаціи, усиленіемъ отряда генерала Ренненкампфа и истощеніемъ мѣстныхъ средствъ хайлюнченскаго района, положеніе измѣнилось въ худшую сторону.

Первая группа укомплектованій, силой до 27½ тыс. человѣкъ, прибыла въ армію къ концу мая; 53-я дивизія прибывала въ отрядъ генерала Ренненкампфа въ теченіе всего іюня мѣсяца; прибытіе второй (и послѣдней) группы укомплектованій, силой до 41 тыс., закончилось въ концѣ іюля.

Одновременно армія, кромѣ 2-го корпуса, собралась около Херсу и отрядъ генерала Маслова былъ передвинутъ къ Хайлюнчену.

Для выполненія громадныхъ перевозовъ, въ зависимости отъ меньшей или большей продолжительности кругооборота, обусловленной состояніемъ дорогъ, требовалось подъемной силы до 70 тыс. пуд. при хорошей дорогѣ, и болѣе 100 тыс. пуд. при дорогѣ плохой. Кромѣ того, въ тотъ же періодъ, помимо постоянныхъ нарядовъ, къ транспортамъ обыкновенно предъявлялись требованія относительно выполненія случайныхъ перевозокъ по закладкѣ тыловыхъ магазиновъ, артиллерійскихъ складовъ, инженернаго имущества для укрѣпленія позицій и постройки мостовъ, по вывозу больныхъ и раненыхъ, сопровожденія командъ пополненія, перевозки почты и тому подобныя.

А между тѣмъ, не только въ этотъ острый періодъ кампаніи, но и вообще, совершенно ясно было, что къ транспортамъ предъявляются прямо-таки непосильныя требованія. Это сказалось между прочимъ и въ томъ, что нижніе чины транспорта всячески искали выхода изъ этого рода службы, благодаря ея обременительности, особенно въ длительный дождливый періодъ, когда по цѣлымъ недѣлямъ офицеры и нижніе чины транспортныхъ командъ не имѣли возможности даже обсушиться.

Въ помощь къ штатнымъ чинамъ транспортныхъ командъ было разрѣшено нанимать китайцевъ погонщиковъ, а также и вольнонаемныхъ рабочихъ. Такихъ вольнонаемныхъ рабочихъ не китайцевъ было очень мало, а именно: въ первой арміи число ихъ не превосходило 60 человѣкъ, тогда какъ китайцевъ погонщиковъ въ той же арміи было около 2½ тысячъ. Съ обслуживаніемъ транспорта китайцами, пожалуй, можно было бы примириться, если бы эти транспорты дѣйствовали исключительно въ тылу за войсковыми обозами, но этого, однако, не было, и транспортамъ, особенно въ тяжелые періоды боевыхъ столкновеній и при внезапныхъ отступленіяхъ, приходилось исполнять роль не только дивизіонныхъ, но, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, даже полковыхъ обозовъ. Такъ, въ періодъ мукденскихъ боевъ транспортамъ приходилось эвакуировать раненыхъ непосредственно съ боевыхъ позицій и, помимо войсковыхъ обозовъ, подвозить продовольствіе и снаряды прямо дѣйствующимъ войскамъ. Даже въ періодъ сравнительно обезпеченнаго положенія арміи на сыпингайской позиціи дивизіонные обозы стояли на тыловыхъ путяхъ, а транспорты подвозили запасы продовольствія къ дивизіоннымъ обозамъ, т. е. между послѣдними и войсками.

Само собой разумѣется, что при такомъ положеніи дѣла транспортированія пользованіе китайцами погонщиками представляло собою большія затрудненія, ибо

среди китайцевъ трудно было найти людей, готовыхъ пренебречь опасностью и даже пожертвовать жизнью во имя долга службы.

Еще менѣе хорошіе результаты далъ сдѣланный управленіемъ военныхъ сообщеній опытъ транспортировать вольнонаемными перевозками, отдаваемыми съ подряда особымъ подрядчикамъ. Этотъ опытъ показалъ, что разсчитывать на вольнонаемныя перевозки при сколько-нибудь затруднительныхъ или даже опасныхъ обстоятельствахъ военнаго времени является безусловно невозможнымъ. Дожди и боевыя дѣйствія вблизи района подрядныхъ работъ немедленно же прекращали вольныя перевозки. Въ періодъ мукденскихъ боевъ 400 вольныхъ арбъ, нанятыхъ для 1-й манджурской арміи въ Мукденѣ, немедленно же были брошены, какъ только случайно попали въ полосу непріятельскаго обстрѣливанія, и состоявшія при нихъ вольнонаемныя команды тотчасъ же разбѣжались всѣ до одной, какъ только услышали звуки выстрѣловъ и увидѣли взрывы шимозъ. По этой причинѣ вольнонаемныя команды оказались совершенно непригодными для обстоятельствъ военнаго времени. Но и въ спокойное время эти команды были совершенно ненадежны; такъ, напримѣръ, грузы, поднимаемые подрядчиками въ періодъ дождей, не доходили до мѣста назначенія и затеривались въ пути до исправленія дорогъ.

Между тѣмъ предложеніе вольныхъ перевозокъ обыкновенно даже превышало потребность въ нихъ, такъ что, за все время кампаніи, дѣйствующей арміи никогда не приходилось обращаться къ сбору подводъ путемъ реквизиціи.

Транспорты, относительно своихъ типовъ, были трехъ родовъ: двуколочные, арбяные и, кромѣ того, вьючные.

Наилучшимъ типомъ повозки оказалась двуколка, которая съ нагрузкой отъ 12 до 15 пудовъ при хорошей дорогѣ, и до 6 пудовъ при дорогѣ плохой, свободно проходитъ вездѣ. Китайская арба требуетъ спеціальнаго знанія въ управленіи ею и особаго умѣнья грузить на нее тяжести. Кромѣ того, при дождяхъ, арба, запрягаемая четверкою и нагружаемая въ хорошую погоду 35—40 пудами, съ большимъ трудомъ поднимаетъ 15 пудовъ и едва-едва дѣлаетъ въ сутки отъ 4—8 верстъ при полномъ истощеніи лошадей и людей. Послѣднее положеніе почти равносильно полному прекращенію перевозки, и въ періодъ дождей, когда многіе магазины начали истощаться за сокращеніемъ подвоза, заставило управленіе военныхъ сообщеній озаботиться изысканіемъ способа болѣе надежной доставки грузовъ въ дождь.

Для этой цѣли примѣнялись такъ-называемыя „волокуши“, т. е. жерди, прикрѣпляемыя съ двухъ сторонъ сѣделки лошади, съ концами, волочившимися по землѣ; къ этимъ жердямъ привязывали грузъ на высотѣ около трехъ четвертей аршина отъ земли, при чемъ одна лошадь въ самую невылазную грязь перевозила на такихъ „волокушахъ“ около 6 пудовъ на 25 верстъ въ сутки безъ особеннаго утомленія. Способъ этотъ не былъ широко примѣненъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, главнымъ образомъ, за недостаткомъ людей и за нехваткой времени, чтобы обзавестись нужными для такихъ „волокушъ“ приспособленіями.

Равнымъ образомъ, за недостаткомъ людей, не была приведена въ исполненіе мысль объ организаціи ослиныхъ транспортовъ.

Вьючные транспорты оказались незамѣнимы въ горахъ, при чемъ нормальная подъемная сила вьюка опредѣлилась въ 5 пуд., а форсфированная въ 7—8 пудовъ. Вьюки мѣстами употребляли манджурскаго типа, но оказалось, что эти вьюки очень хрупки и портятъ конскій составъ при малѣйшемъ недосмотрѣ или при недостаточно тщательномъ сѣдланіи.

Между тѣмъ, при условіяхъ, существовавшихъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, невозможно было быть слишкомъ требовательнымъ къ службѣ нижнихъ чиновъ, которые и безъ того, какъ мы уже упоминали, были чрезмѣрно напряжены въ работѣ весьма трудной и изнурительной въ обстоятельствахъ военнаго времени, такъ какъ здѣсь работа транспортовъ безпрерывна и не даетъ возможности не только отдохнуть какъ слѣдуетъ, но даже и укрыться отъ холодовъ или дождей, а по причинѣ постояннаго некомплекта нижнихъ чиновъ, въ транспортахъ эта тяжелая работа была еще и безсмѣнной.



Точно также тяжела была и работа офицерскаго состава транспортовъ, осложняемая еще и нравственной тяжестью недовѣрчиваго отношенія строевого начальства къ службѣ въ этихъ учрежденіяхъ.

Громадную важность на театрѣ военныхъ дѣйствій представляетъ собою правильная организація этапной части, находящейся въ полевомъ управленіи каждой арміи, а равно и при штабѣ главнокомандующаго.

Почти весь пропускъ людей въ армію и изъ арміи является прямою обязанностью этаповъ арміи, которые во все время кампаніи принимали къ себѣ всѣ укомплектованія и весь ввозъ въ армію, распредѣляя все это по корпуснымъ и отряднымъ штабамъ. И, наоборотъ, все подлежащее эвакуаціи передавалось отъ штабовъ на свои головные этапы, на обязанности которыхъ лежало дальнѣйшее направленіе эвакуируемыхъ.

Всѣ этапныя линіи дѣйствующей арміи пересѣкали въ различныхъ направленіяхъ весь театръ военныхъ дѣйствій отъ передовыхъ позицій и до р. Сунгари, но далѣе на сѣверъ не продолжались. На возбужденный главнымъ начальникомъ тыла вопросъ о необходимости протянуть этапныя линіи далѣе на сѣверъ за р. Сунгари, получилось отрицательное заключеніе. Оборудованіе этапныхъ линій отъ Сунгари къ фронту Харбинъ-Нинкута вызвало бы, по мнѣнію штаба главнокомандующаго, лишь излишніе расходы и значительный нарядъ войскъ, не соотвѣтствующіе дѣйствительной необходимости, такъ какъ, въ случаѣ движенія арміи за р. Сунгари, взятые

съ ближайшаго тылового района арміи этапы безъ промедленія могли бы оборудовать новыя линіи сообщеній.

Всѣ необходимыя мѣры для такихъ, возможныхъ въ будущемъ, организацій новыхъ этапныхъ линій были намѣчены заранѣе, и предполагалось, что въ нужную минуту организація новыхъ этаповъ пойдетъ уже по готовому и детально разработанному плану.

Точно также были составлены планы развитія этапныхъ линій на случай возможнаго движенія арміи впередъ, если бы было рѣшено начать наступленіе съ сыпингайскихъ позицій на югъ.

Главнымъ принципомъ дѣятельности этаповъ было всестороннее воспособленіе и помощь, во всѣхъ отношеніяхъ, всѣмъ двигавшимся по военнымъ дорогамъ и почему-либо работающимъ на нихъ укомплектованіямъ, отдѣльнымъ лицамъ, нештатнымъ частямъ и командамъ, какъ это требуется Положеніемъ о полевомъ управленіи войскъ. Сверхъ того, приказано было оказывать такое же содѣйствіе также и строевымъ частямъ и командамъ, при чемъ требованія въ отношеніи всякаго рода помощи этимъ послѣднимъ, при передвиженіи ихъ въ тылу арміи, предъявлялись постоянно.

Этотъ принципъ настойчиво проводился въ жизнь съ самаго начала кампаніи и до послѣднихъ ея дней, при чемъ средствами для этого послужили: соотвѣтственное оборудованіе этаповъ; соотвѣтственное распредѣленіе командъ и офицерскаго состава; отпускъ надлежащихъ денежныхъ средствъ; надлежащія перевозочныя средства; устройство самостоятельныхъ, совершенно независимыхъ отъ интендантства, этапныхъ складовъ дровъ, фуража и продовольственныхъ запасовъ, а также и живого скота; выработка инструкцій и положеній, дававшихъ возможность этапной администраціи широко расходовать денежныя и матеріальныя средства на пользу войскъ безъ излишняго формализма и въ то же время, не боясь упрековъ въ незаконныхъ расходахъ, если они совершались въ интересахъ дѣла.

Такая организація этаповъ дала возможность оказывать весьма серьезное содѣйствіе, предлагая помѣщенія, пищу и фуражъ даже такимъ крупнымъ частямъ, какъ, напримѣръ, цѣлая 53-я дивизія, когда она шла по этапнымъ линіямъ къ отряду ген. Ренненкампфа.

Оборудованіе этаповъ заключалось, главнымъ образомъ, въ приспособленіи фанзъ для жилья. Иногда строились и новыя помѣщенія, но, конечно, только тамъ, гдѣ существующія въ данной мѣстности постройки не могли удовлетворить потребностямъ. Такъ, въ мукденскій періодъ на всѣхъ этапахъ I-й манджурской арміи всего только въ трехъ мѣстахъ были устроены на линіи этаповъ новыя помѣщенія: въ Тавагоузе были построены землянки нѣсколько улучшеннаго противъ обыкновеннаго типа и затѣмъ въ Тайпинсяне и въ Санлиндзе были устроены особенные временные шатры изъ жердевого состава, обтянутаго двойнымъ слоемъ промасленной дрели.

На каждомъ изъ этаповъ обыкновенно имѣлись помѣщенія для коменданта, офицеровъ и чиновъ этапа; затѣмъ: этапныя канцелярія, кухня, пекарня, бани, цейхгаузы, склады и околодокъ; затѣмъ, были особыя помѣщенія для проѣзжающихъ

генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, помѣщеніе для пересыльныхъ командъ и, наконецъ, навѣсы для лошадей.

На этапахъ первой манджурской арміи въ сыпингайскій періодъ кампаніи, въ лѣтнее время, были устроены палаточные лагери съ кухнями и кубами для кипятку.

Обѣдъ, ужинъ и чай для проѣзжающихъ почти всегда можно было получить на любомъ этапѣ, если о числѣ проходящихъ начальникъ этапа получалъ заблаговременное предупрежденіе. Во всякомъ случаѣ, проходящія команды обязательно довольствовались два раза въ день. Отдѣльные люди зачислялись на довольствіе безъ всякихъ формальностей, т. е. независимо отъ того, были ли у нихъ какіе-либо аттестаты или нѣтъ. Однако это касается лишь полученія пищи натурой, выдача же кормовыхъ денегъ была воспрещена.

Лошади проѣзжающихъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ на каждомъ этапѣ могли получить доброкачественный фуражъ, при чемъ офицеры должны были уплачивать за этотъ фуражъ деньги, а нижніе чины—безплатно, въ порядкѣ зачисленія ихъ на довольствіе.

Кромѣ того, если одежда или обувь проходящихъ черезъ тотъ или иной этапъ нижнихъ чиновъ была почему-либо неисправна и не соотвѣтствовала своему назначенію, то проходящему немедленно же выдавалась одежда или обувь за счетъ этапнаго кредита. На этапахъ мукденскаго періода были заготовлены запасы фуража, въ предвидѣніи возможности наступленія нашей арміи въ край уже истощенный войною и сильно реквизитированный наступательнымъ движеніемъ японскихъ войскъ. При нашемъ отступленіи на сѣверъ запасы эти частью были розданы войскамъ, а частью уничтожены.

Медицинская помощь, конечно, не могла быть организована сколько-нибудь въ широкихъ размѣрахъ на этапныхъ пунктахъ, но, тѣмъ не менѣе, на каждомъ этапѣ имѣлся околодокъ на 10 кроватей, а на крупныхъ этапныхъ пунктахъ были пріемные покои на 20—30 больныхъ.

Кромѣ того, этапы были заняты различными родами вспомогательной дѣятельности, а именно: въ началѣ кампаніи на обязанности этапа лежала даже перевозка почтъ, до того времени, когда главнымъ управленіемъ почтъ и телеграфовъ было заведено на театрѣ войны достаточное количество собственныхъ перевозочныхъ средствъ. Затѣмъ, во все время кампаніи этапы были заняты рекогносцировками и починками этапныхъ дорогъ, а также установленіемъ надлежащихъ отношеній къ мѣстному населенію и обезпеченіемъ интересовъ войскъ, а равно и огражденіемъ интересовъ мѣстнаго населенія.

Особенную трудность представляли собою заботы о надлежащемъ обезпеченіи интересовъ войскъ въ Манджуріи, главнымъ образомъ, потому, что вообще положеніе нашихъ войскъ въ Манджуріи являлось въ международномъ отношеніи совершенно неопредѣленнымъ. Наше „Положеніе о полевомъ управленіи войскъ“ предусматриваетъ лишь двѣ стороны даннаго вопроса: война на своей территоріи и война на территоріи завоеванной, но вѣдь въ Манджуріи не было ни того, ни другого,

и потому дѣйствовать тамъ на основанiи законовъ было невозможно уже хотя бы потому, что такихъ законовъ не существовало вовсе.

При нашей арміи находились управленія комиссаровъ, предназначенныхъ спеціально для сношеній съ китайскимъ населеніемъ, но эти управленія были рѣдки и далеки, а потому у коменданта этаповъ постоянно являлась надобность самостоятельно разрѣшать юридическіе вопросы объ отношеніяхъ къ мѣстному населенію, руководствуясь при этомъ единственно лишь тактомъ и здравымъ смысломъ. Между тѣмъ, у различныхъ войсковыхъ начальниковъ были различные взгляды на юридическую сторону отношенія войскъ къ мѣстному населенію, а потому при плохихъ переводчикахъ и при нѣкоторой долѣ корыстности мѣстнаго населенія постоянно возникали конфликты и недоразумѣнія, разрѣшеніе которыхъ ложилось на юрисдикцію комендантовъ этаповъ. На этой почвѣ возникали частыя жалобы войсковыхъ начальниковъ



Геліографическая станція.

на комендантовъ въ потворствѣ китайцамъ, а также и обвиненіе войскъ комендантами въ незаконныхъ дѣйствіяхъ. Особенно участились эти жалобы въ тотъ періодъ кампаніи, когда у мѣстнаго населенія истощились запасы убойнаго скота и добываніе мяса для продовольствія войскъ стало затруднительнымъ.

Помимо этихъ обязанностей, въ сферу дѣйствія этаповъ входили еще: полицейскій надзоръ, воспособленіе интендантству въ заготовкѣ запасовъ, вѣчная борьба съ хунхузами и добываніе развѣдывательныхъ свѣдѣній,—и, наконецъ, этапы должны были исполнять самыя разнообразныя случайныя порученія по обслуживанію тыла армій.

Во время боевъ дѣятельность этаповъ, болѣе близкихъ къ головнымъ частямъ, весьма усиливалась, особенно вблизи полей сраженія: на этихъ этапахъ безпрерывно цѣлыми сутками варилась пища и готовился чай для эвакуируемыхъ на этапъ раненыхъ и для идущихъ въ бой войскъ.

Краткую характеристику выполненной этапами работы можно найти въ слѣдующихъ данныхъ относительно этаповъ I-й манджурской арміи, за время съ остановки ея на сыпингайскихъ позиціяхъ. Въ это время, съ 8-го марта по 30-е сентября 1905 года, т. е. въ теченіе 207 дней—21 этапъ пропустилъ свыше 245 тыс. проходящихъ нижнихъ чиновъ, что составитъ въ одинъ день для одного этапа, въ среднемъ, 56 человѣкъ.

Наибольшая дѣятельность выпала на долю этаповъ: Эршидзядзы — пропущено за тотъ же періодъ—73,895 чел., Херсу—48.808, Итунчжоу—26.614, Патакоза—16.418, Сытеза—19.072, Чуаньшань—17.144 и Коусентунь—14.680 чел.

Для каждаго изъ этихъ этаповъ средній суточный пропускъ составилъ: Эршидзядзы — 357 чел., Херсу — 236 чел., Итунчжоу — 129 чел., Патакоза — 81 чел., Сытеза—92 чел., Чуаньшань—83 чел. и Коусентунь—71 чел.

Въ день наибольшаго для каждаго этапа движенія черезъ тѣ же этапы прошло: Эршидзядзы — 6.406 чел., Херсу—3.473, Итунчжоу—2.553 чел., Сытеза—1.176 чел., Патакоза—2.115 чел., Чуаньшань—2.183 чел. и Коусентунь—2.782 чел.

Дней, въ которые черезъ этапъ проходило свыше тысячи человѣкъ, было: въ Эршидзядзы—21 день, въ Херсу—9 дней, въ Итунчжоу—6 дней, въ Сытезѣ—1 день, въ Патакозѣ—5 дней, въ Чуаньшанѣ—4 дня и въ Коусентунѣ—4 дня.

Дней съ проходящими свыше пятисотъ и до тысячи человѣкъ: Эршидзядзы — 11 дней, Херсу—8, Итунчжоу—5, Сытеза—10, Патакоза—3 дня, Чуаньшань—3 и Коусентунь—1 день.



На обязанности управленія военныхъ сообщеній лежало между прочимъ и отправленіе почтово-телеграфной службы. Въ вѣдѣніи начальника военныхъ сообщеній всѣхъ трехъ дѣйствующихъ армій находился цѣлый рядъ телеграфныхъ, телефонныхъ и почтовыхъ пунктовъ, связанныхъ въ одну общую цѣпь и имѣющихъ своимъ назначеніемъ поддерживать возможность сношенія между собою всѣхъ частей войскъ.

При каждой арміи существовало нѣсколько десятковъ телеграфныхъ и телефонныхъ линій, нѣсколько независимыхъ, не приданныхъ корпусамъ почтово-телеграфныхъ учрежденій, а также телеграфныя и почтовыя учрежденія при каждомъ корпусѣ, входящемъ въ составъ арміи. Для непосредственнаго завѣдыванія почтово-телеграфными учрежденіями при начальникѣ военныхъ сообщеній каждой арміи было организовано особое управленіе почтъ и телеграфовъ, въ составъ котораго входили: начальникъ управленія, инспекторъ телеграфовъ, нѣсколько чиновниковъ резерва и весьма ограниченное число телеграфныхъ надсмотрщиковъ.

Столь незначительная численность личнаго состава управленій почтъ и телегра-

фовъ служила, конечно, серьезнымъ препятствіемъ къ расширенію почтовыхъ, телеграфныхъ и телефонныхъ сообщеній арміи, въ особенности въ періодъ лихорадочной дѣятельности армій. Главнымъ образомъ слѣдуетъ отмѣтить, что въ распоряженіи армій почти не было телеграфныхъ линій, которыя отходили бы въ глубокій тылъ перпендикулярно фронту арміи. Сообщеніе между отдѣльными частями армій по большей части ограничивалось линіями, идущими параллельно фронту, и лишь въ распоряженіи 1-й Манджурской арміи была всего на-всего одна очень слабая однопроводная линія телеграфа Фушунъ—Телинъ съ отвѣтвленіемъ на Инпань.

Новыхъ тыловыхъ линій устраивать было невозможно, такъ какъ до мукденскихъ боевъ всѣ наличныя техническія силы приходилось напрягать на то, чтобы поддерживать въ должномъ порядкѣ и по возможности развивать телеграфныя и телефонныя линіи въ самомъ районѣ расположенія дѣйствующихъ армій. Такимъ образомъ, телеграфно-телефонная дѣятельность ограничивалась устройствомъ самостоятельныхъ сообщеній между частями дѣйствующихъ войскъ, ихъ штабами и отдѣлами полевого управленія арміи. Принципъ самаго широкаго развитія преимущественно телефонныхъ сообщеній былъ широко примѣненъ съ самаго начала кампаніи. Что же касается телеграфныхъ линій, то онѣ устраивались, главнымъ образомъ, лишь тамъ, гдѣ устройство телефонныхъ сообщеній почему-либо встрѣчало препятствіе.

Тѣмъ не менѣе дѣятельность телеграфныхъ линій была развита въ достаточной степени, и къ періоду окончанія мукденскихъ боевъ большая часть дѣйствующихъ корпусовъ была включена въ сѣть правительственнаго телеграфа.

Насколько дѣятельность телеграфа на театрѣ военныхъ дѣйствій была интенсивна, видно изъ того, что за время съ 1-го января по 1-е сентября 1905 года въ одной только 1-й Манджурской арміи было обмѣнено 820.575 депешъ въ 32.200.000 словъ. Но, къ сожалѣнію, нужно отмѣтить, что депеши по большей части писались безъ достаточной заботы о краткости ихъ изложенія. Это до крайности перегружало телеграфные провода, замедляло передачу и обременяло совершенно лишней и ненужной работой немногочисленный составъ телеграфныхъ служащихъ. Цѣлый рядъ особыхъ приказаній какъ главнокомандующаго, такъ и командующихъ отдѣльными арміями относительно сокращенія всякаго рода переписки вообще и телеграфной въ особенности, все-таки не могъ устранить привычку къ слишкомъ пространному составленію телеграммъ, и войсковые начальники даже и подъ конецъ кампаніи продолжали злоупотреблять телеграфомъ, такъ что опытъ кампаніи ничему не научилъ ихъ въ этомъ отношеніи. Что касается организаціи управленіемъ военныхъ сообщеній почтовыхъ учрежденій, то слѣдуетъ имѣть въ виду, что на обязанности этихъ учрежденій лежала перевозка почтъ со станцій желѣзной дороги въ районы расположенія корпусовъ и отдѣльныхъ частей войскъ при посредствѣ почтовыхъ подставъ. Но еще зимой, т. е. при хорошихъ дорогахъ и сравнительно тѣсномъ расположеніи армій, почтовыхъ подставъ было мало и поневолѣ приходилось прибѣгать къ помощи транспортовъ и этапныхъ перевозочныхъ средствъ, такъ что перевозка почтъ этапными лошадьми была отнюдь не

случайнымъ, а вполнѣ заурямнымъ явленіемъ, даже регламентированнымъ соотвѣтственными приказаніями и инструкціями.

Но, какъ ни какъ, пользованіе этапами и транспортами представлялось неудобнымъ и ненадежнымъ способомъ почтовыхъ сообщеній: во-первыхъ, потому, что тутъ всегда приходилось считаться съ несомнѣннымъ промедленіемъ въ доставкѣ почтовыхъ отправленій, а во-вторыхъ, и съ недостаточною обезпеченностью сохранности и правильности доставки корреспонденціи этихъ почтовыхъ отправленій. Поэтому съ самаго начала кампаніи явилась настоятельная необходимость озаботиться возможно широкою организацiею почтовыхъ подставъ, снабженныхъ достаточнымъ количествомъ нижнихъ чиновъ и лошадей, чтобы, размѣстивъ ихъ на почтовыхъ трактахъ въ различныхъ пунктахъ, возможно было бы поставить на надлежащую высоту почтовое сообщеніе въ районѣ театра военныхъ дѣйствій. Но и до самаго конца кампаніи правильно наладить и развить въ достаточной степени почтовое дѣло не удалось, хотя все-таки слѣдуетъ отмѣтить, что въ громадномъ большинствѣ пунктовъ расположенія нашихъ дѣйствующихъ войскъ обмѣнъ почтъ производился отъ 2 до 7 разъ въ недѣлю, смотря, такъ сказать, по классу того или иного изъ полевыхъ почтовыхъ учрежденій. Даже въ періодъ безпрерывныхъ манджурскихъ дождей на сколько-нибудь важныхъ почтовыхъ трактахъ обмѣнъ легкихъ почтовыхъ отправленій не прекращался и усиленно поддерживался путемъ организаціи особой вьючной почты.

Корпусныя почтовыя конторы принято было размѣщать на тыловыхъ путяхъ корпусовъ въ возможной близости къ корпуснымъ штабамъ, хотя со стороны корпуснаго начальства замѣчалось стремленіе сосредоточивать полевыя почтовыя конторы у станцій желѣзныхъ дорогъ въ разстояніи даже до 35—40 верстъ отъ штабовъ и перевозить затѣмъ почту въ части войскъ уже собственными средствами. Однако такое размѣщеніе конторъ вдали отъ штабовъ вызывало скопленіе въ нихъ неполученной корреспонденціи, а потому, для устраненія этого нежелательнаго явленія, главнокомандующимъ было отдано распоряженіе — располагать корпусныя почтовыя конторы въ возможно тѣсной близости къ корпуснымъ штабамъ.

Насколько энергично была развита почтовая дѣятельность въ районѣ театра военныхъ дѣйствій, видно уже изъ того, что почтовыми учрежденіями одной только 1-й Манджурской арміи за время съ 1-го января по 1-е сентября 1905 года было обмѣнено: простыхъ писемъ свыше 24 мил., заказныхъ свыше 420 тыс., денежныхъ пакетовъ свыше 600 тыс. и прочихъ отправленій разнаго рода около 350 тыс. Стоимость содержанія почтово-телеграфныхъ учрежденій за указанный періодъ въ 1-й арміи доходила до 742 тыс. рублей.

Личный составъ почтово-телеграфныхъ учрежденій, первоначально весьма незначительный, постепенно усиливался командировками почтово-телеграфныхъ чиновъ изъ Россіи и къ концу кампаніи оказался пополненнымъ до необходимыхъ размѣровъ.

Что касается личнаго состава служащихъ, особенно командируемыхъ изъ Россіи, то большинство начальниковъ отмѣчаетъ неподготовленность ихъ въ достаточной

степени. Многіе младшіе чиновники получали это званіе, почти не пройдя никакого ученическаго стажа, такъ что попадались и совсѣмъ малограмотные. Это сказывалось весьма неблагопріятно даже и на почтовыхъ учрежденіяхъ, а на учрежденіяхъ телеграфныхъ это обстоятельство являлось серьезнымъ препятствіемъ правильнаго отправленія службы и вызывало даже весьма частое искаженіе депешъ, особенно нетерпимое въ военное время. Также было очень мало хорошихъ телеграфныхъ механиковъ, которыхъ приходилось выбирать изъ телеграфныхъ надсмотрщиковъ, не всегда того заслуживающихъ.



Многоразличная и тяжелая служба чиновъ управленія военныхъ сообщеній обстоятельно охарактеризована приказомъ по управленію военныхъ сообщеній отъ 5-го октября 1904 года. Въ этомъ приказѣ отдана должная дань работѣ чиновъ военныхъ сообщеній, и потому мы позволимъ себѣ привести нижеслѣдующія выдержки изъ этого приказа.

„Слѣдя изо дня въ день“ — говоритъ начальникъ управленія военныхъ сообщеній генералъ-лейтенантъ Левашевъ — „за грандіозной картиной все болѣе и болѣе развертывающихся воинскихъ перевозокъ, я чувствую сердечную потребность обратиться отъ лица службы ко всѣмъ моимъ сотрудникамъ въ этомъ отвѣтственномъ дѣлѣ, чтобы подвести уже обозначившіеся итоги и принести имъ мою глубокую благодарность за достигнутые блестящіе результаты, во много разъ превзошедшіе самыя смѣлыя ожиданія.

„Хочу вкратцѣ напомнить всю обстановку этого дѣла.

„Вѣроломно объявленная русско-японская война застала насъ въ крайне неблагопріятныхъ условіяхъ: слабая, относительно, пропускная и провозная способность великаго Сибирскаго пути, оборудованнаго всего на четыре воинскихъ сквозныхъ поѣзда; зимнее суровое время съ сорока-градусными морозами; малый по численности личный составъ, на долю котораго выпала первая тягота работы.

„Вотъ какова была обстановка.

„Но этимъ не исчерпывались сложныя задачи.

„Надо было смотрѣть впередъ и, работая не покладая рукъ, не только управляться съ этой обрушившейся, какъ снѣгъ на голову, форсированной работой, но въ то же время подготовлять дальнѣйшее движеніе, усиливая его, даже въ предѣлахъ, казалось, невозможнаго, по мѣрѣ того, какъ развивались событія на Дальнемъ Востокѣ.

„И съ этой задачей справились мы блестяще, благодаря дружной совмѣстной работѣ двухъ министерствъ, Военнаго и Путей Сообщенія, на которыхъ легли главныя тяготы этой войны.

„Въ числѣ многихъ выдающихся фактовъ напомню, напримѣръ, прокладку по льду Байкала рельсоваго пути, который далъ возможность быстро усилить вагонами и паровозами крайне нуждавшуюся Китайскую дорогу.

„Эта смѣло осуществленная идея, въ началѣ опровергавшаяся многими весьма опытными техниками, составитъ одну изъ блестящихъ страницъ настоящей войны.

„Не стану останавливаться на подробномъ перечисленіи другихъ фактовъ, которые встрѣчались чуть ли не на каждомъ шагу, рисующихъ картину всѣхъ усилій, энергіи и талантливости, вложенныхъ въ это общее дѣло его организаторами и исполнителями.

„Скажу кратко, что, благодаря совокупности всѣхъ этихъ усилій, воинское движеніе за эти девять мѣсяцевъ, несмотря на то, что оно шло все время безъ какого-либо перерыва, продолжало усиливаться и въ настоящее время дошло до размѣровъ, превосходящихъ во много разъ январскую провозоспособность; нынѣ, вмѣсто слабо оборудованной Сибирской линіи, мы располагаемъ отчетливо работающею магистралью, соединяющей непрерывнымъ рельсовымъ путемъ нашу общеимперскую рельсовую сѣть съ дѣйствующей арміей.

„Разсчеты нашихъ противниковъ, легшіе очевидно въ основу ихъ плана кампаніи, что Сибирская магистраль не справится съ предъявленной ей огромной задачей, не оправдались; всѣ иностранцы, которые ознакомились на мѣстѣ съ дѣломъ воинскихъ перевозокъ, дали надлежащую оцѣнку, возбудившую удивленіе въ заграничной прессѣ, тому, что было сдѣлано въ столь короткое время, тому образцовому порядку, въ какомъ, наперекоръ стихіи и обстановкѣ, совершилось это огромное дѣло.

„Весьма трудное продовольственное дѣло, которое пришлось спѣшно организовать на всемъ этомъ огромномъ протяженіи, поставлено блестяще, несмотря на всю его сложность; мнѣ особенно отрадно отмѣтить, на основаніи донесеній лицъ, командированныхъ на линію, что всѣ начальники многихъ тысячъ эшелоновъ, прошедшихъ за это время, собственноручными записями въ книгахъ продовольственныхъ пунктовъ удостовѣряютъ, что пища для проходящихъ эшелоновъ безукоризненна.

„За всѣ эти девять мѣсяцевъ ни разу до меня не доходило ни малѣйшей жалобы или даже нареканія по этому поводу.

„Изо дня въ день, съ точностью часовой стрѣлки, двигаются эшелоны людскіе и грузовые на многія тысячи верстъ.

„До какой степени доведена точность движенія, лучшимъ доказательствомъ служитъ то, что еженедѣльно Его Величеству доставляются отчетныя данныя и карты, на которыхъ показаны всѣ эшелоны, находящіеся въ пути и остановленные почему-либо на пространствѣ до 12 тысячъ верстъ.

„Какъ конечный результатъ всей этой работы—это сосредоточеніе 1-й Манджурской арміи на полтора мѣсяца раньше всѣхъ предположенныхъ разсчетовъ,—результатъ огромный и понятный каждому, даже не военному.

„Въ только-что полученномъ приказѣ командующаго Манджурской арміей отмѣчена крайне для насъ лестными словами эта работа.

„Вотъ, что говоритъ генералъ-адъютантъ Куропаткинъ:

— „Державною Волею Государя Императора для борьбы съ Японіей назначены силы, вполнѣ обезпечивающія за нами побѣду.

„Всѣ трудности, дабы передвинуть эти силы за 10.000 верстъ, самоотверженно преодолѣваются несокрушимою энергiею и талантомъ русскихъ людей всѣхъ вѣдомствъ, всѣхъ чиновъ и положенiй, приставленныхъ къ этому дѣлу, небывалому въ исторiи войнъ по своей трудности. Сотни тысячъ людей, многiе десятки тысячъ лошадей, повозокъ, миллiоны пудовъ груза непрерывною желѣзнодорожною рѣкою переливаются въ теченiе семи мѣсяцевъ изъ Европейской Россiи и Сибири въ Манджурiю, и съ теченiемъ времени этотъ потокъ все крѣпнетъ, все ширится".

„Мы можемъ по праву гордиться этими знаменательными словами вождя Русской армiи на Дальнемъ Востокѣ, на котораго довѣрiемъ Государя возложена столь тяжкая отвѣтственная задача, и почерпать въ нихъ новую силу и новую энергiю.

„Правда, что эта работа не показная; тяжела она тѣмъ, что творить ее надо не порывистыми усилiями энергiи, а трудомъ упорнымъ, методичнымъ, изо дня въ



Обѣдъ на работѣ.

день, ежечасно и ежеминутно, при условiяхъ громадной отвѣтственности не только лично за себя, но и за жизнь многихъ тысячъ нашихъ братьевъ, на долю которыхъ выпала завидная роль встать грудью за Царя и Родину.

„Если вспомнить, что всѣ эти винтики и колеса въ столь сложной машинѣ— живыя личности съ извѣстнымъ предѣломъ энергiи, нервовъ и здоровья, и что всѣ ихъ усилiя регулируются только одной цѣлью, то еще болѣе станетъ понятнымъ сколь сложно это дѣло, сколь оно мудрено.

„Но за то, оглядываясь на прошлое, мы со спокойной совѣстью можемъ сказать, что наша скромная и въ сущности невидная постороннему глазу дѣятельность вѣрой и правдой сослужила службу Царю и Родинѣ.

„Пусть же сознанiе это насъ вдохновитъ, придастъ новую силу и новую энергiю довести дѣло до конца и въ будущемъ столь же успѣшно, какъ и въ прошломъ.

„А запасъ энергіи нуженъ еще большой.

„Чтобы поддержать честь русскаго имени на Дальнемъ Востокѣ, Царь и Родина требуютъ впереди еще большей работы, еще большихъ усилій.

„За нами опытъ прошлаго, за нами уже организованное и прочно налаженное дѣло, за нами даже уже и теперь въ нѣсколько разъ болѣе благопріятныя условія, чѣмъ девять мѣсяцевъ тому назадъ, которыя будутъ все улучшаться и улучшаться, и съ Божьей помощью, увѣренъ, справимся мы съ честью и съ предстоящей нелегкой работой.

„Всѣ мои сотрудники, какъ въ управленіи военныхъ сообщеній, такъ и на линіи: завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ, ихъ дѣлопроизводители, коменданты, наблюдающіе за перевозкою войскъ, завѣдывающіе остановочными и продовольственными пунктами и ихъ помощники настолько стоятъ на высотѣ того дѣла, къ коему призваны, настолько вкладываютъ въ него энергіи, умѣнья, труда и здоровья, что благодарить ихъ отъ лица службы я могу только всѣхъ, ибо всѣ районы участвуютъ въ этомъ общемъ дѣлѣ; но не могу не упомянуть здѣсь именъ чиновъ Забайкальскаго, Сибирскаго района и части Казанскаго, по линіи Самаро-Златоустовской дороги: подполковники Домелунксенъ и Колпаковъ и ихъ помощники — подполковникъ Кусонскій и капитанъ Дзевановскій, а также линейные чины этихъ районовъ, на долю коихъ выпала самая интенсивная работа, справились съ нею блестяще".



Трудно себѣ представить войну болѣе неблагопріятно обставленную, чѣмъ русско-японская война для Россіи.

Война началась, для насъ по крайней мѣрѣ, совершенно неожиданно, относительно какой бы то ни было подготовки съ нашей стороны не было даже и помину, а между тѣмъ нашъ врагъ подготовился къ этой войнѣ кропотливо и тщательно, собравъ и вооруживъ всѣ свои силы, какъ военныя, такъ и финансовыя и государственныя вообще. Мы же въ это время имѣли на громадномъ пространствѣ Манджуріи всего на-всего 64 батальона, которыхъ едва-едва хватало на охрану линіи Восточно-Китайской желѣзной дороги. Когда коварный врагъ нежданно-негаданно прервалъ съ нами дипломатическіе переговоры, которые, для него по крайней мѣрѣ, были лишь хитрою уловкой, мы очутились въ крайне опасномъ положеніи; когда же японскіе миноносцы ударили на наши суда въ Портъ-Артурѣ, а весь японскій флотъ предательски напалъ на нашего „Варяга" и „Корейца" въ нейтральной гавани Чемульпо, мы вдругъ оказались воюющими, хотя воевать и не думали, надѣясь на возможность мирнаго улаженія конфликта. Но, тѣмъ не менѣе, жребій былъ брошенъ, и уклониться отъ войны стало уже невозможно.

Но какъ воевать? Войскъ у насъ въ Манджуріи, въ боевомъ смыслѣ этого слова, не было вовсе, а коренная Россія отстояла отъ мѣста кроваваго столкновенія

за 10.000 верстъ. Единственною соединительною линіею между ареной кровавыхъ дѣйствій и коренною Россіей явилась Сибирская желѣзная дорога и дальневосточныя ея продолженія—Забайкальская и Восточно-Китайская желѣзныя дороги.

Такимъ образомъ, на долю Сибирской желѣзной дороги съ первыхъ же моментовъ русско-японской войны выпала задача чрезвычайной важности, но очень трудно исполнимая: дорога эта должна была быть немедленно же приспособлена для безостановочнаго передвиженія громаднаго числа войскъ и военныхъ грузовъ, а между тѣмъ, она была одноколейная и тянулась на 8 тыс. верстъ — дистанція совершенно неслыханная для какой бы то ни было желѣзной дороги, едва ли не сказочная. Кромѣ того, Сибирская желѣзная дорога къ началу войны не была еще вполнѣ закончена и громадное Байкальское озеро перерѣзывало ее на двѣ части, установить между которыми сообщеніе представлялось само по себѣ дѣ-



Стоянка въ деревнѣ.

ломъ весьма не легкимъ. Быстро соорудить обходную вокругъ Байкала желѣзную дорогу нужно было немедленно, не взирая на трудныя обстоятельства военнаго времени.

Единственно лишь благодаря энергіи тогдашняго министра путей сообщенія кн. М. И. Хилкова, сумѣвшаго вмѣстѣ съ тѣмъ ободрить и вложить душу живую въ многотысячный штатъ своихъ подчиненныхъ, намъ удалось съ великою для насъ честью и славою выйти изъ столь трудныхъ обстоятельствъ.

Сознавая огромную важность Сибирской желѣзной дороги, какъ единственной базы для нашихъ военныхъ дѣйствій въ Манджуріи, памятуя долгъ службы и святость патріотизма, чины Сибирской желѣзной дороги во главѣ съ кн. М. И. Хилковымъ, немедленно же отправившимся лично на линію Сибирской желѣзной дороги, выполнили огромную и, казалось, непосильную задачу.

Прежде всего, конечно, предстояло приспособить самую линію желѣзной дороги къ перевозкѣ войскъ, но оказалось, что въ распоряженіи дороги не было даже достаточнаго количества классныхъ вагоновъ, и, вообще, подвижной составъ этой дороги не могъ удовлетворить даже и малой доли тѣхъ требованій, которыя предъ-

являлись ему неожиданнымъ стеченіемъ обстоятельствъ. По энергичному распоряженію министра путей сообщенія со всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ на сибирскую линію немедленно же направлено было громадное количество вагоновъ и паровозовъ. Но, тѣмъ не менѣе, внезапность настоятельной необходимости въ десятки разъ увеличить провозоспособность Сибирской дороги потребовала принятія цѣлаго ряда мѣръ для быстраго приспособленія вагоновъ какого бы то ни было типа къ массовой перевозкѣ войскъ. Волей-неволей пришлось обратиться къ быстрому приспособленію товарныхъ вагоновъ подъ перевозку въ нихъ людей и лошадей.

Какъ извѣстно, для всей нашей желѣзнодорожной сѣти принятъ одинъ общій типъ товарныхъ вагоновъ, при чемъ въ каждомъ товарномъ вагонѣ обязательно должны быть четыре оконныхъ люка, а къ продольнымъ и поперечнымъ стѣнкамъ каждаго вагона должны быть прикрѣплены наглухо особыя доски, такъ-называемыя „постоянныя воинскія приспособленія"; выступы этихъ досокъ служатъ основаніемъ для установки „временныхъ приспособленій", или досокъ для сидѣнья на нихъ людей. Какъ только является необходимость въ массовыхъ перевозкахъ войскъ, желѣзныя дороги приступаютъ къ оборудованію товарныхъ вагоновъ, для чего каждый вагонъ снабжается 28 досками, а для постановки въ вагонахъ ружей устраиваются особыя зубчатки. Доски въ вагонахъ располагаются двояко: для дневной и для ночной перевозки; для дневной перевозки устраивается рядъ скамеекъ, на которыхъ могутъ размѣститься до 40 нижнихъ чиновъ, для ночного же времени доски сдвигаются такъ, что получаются нары, на которыхъ ложатся нижніе чины. Кромѣ того, въ вагонахъ имѣются особыя полки, на которыя укладывается нехитрый багажъ солдатъ—вещевые мѣшки или ранцы.

Такой товарный вагонъ, какъ только онъ получаетъ назначеніе для воинской перевозки, можетъ быть приспособленъ и для перевозки лошадей; для этого нужно убрать доски, образующія скамейки, сложивъ ихъ на полки, а часть этихъ досокъ употребить на устройство перегородокъ, отдѣляющихъ одно стойло отъ другого.

Все это было заблаговременно предусмотрѣно, но, увы, не предусмотрѣли лишь одного: возможности перевозки войскъ въ этихъ вагонахъ въ зимнее время, да еще черезъ всю Сибирь, гдѣ холода зимою достигаютъ 27—30 градусовъ и заурядъ бываютъ не ниже 20 градусовъ. При такомъ морозѣ перевозить войска на 8-тысячеверстную дистанцію въ легкихъ досчатыхъ неотапливаемыхъ вагонахъ было бы безуміемъ. А потому кое-какъ и наскоро приходилось, во что бы то ни стало, приспособить эти вагоны къ тому, чтобы ихъ можно было сдѣлать теплыми. Это было сдѣлано такъ: полъ и стѣны вагоновъ изнутри обили войлокомъ и обшили дранками, въ оконные люки вставили кое-какъ сколоченныя рамы, а посреди вагоновъ установили желѣзныя печки. При этомъ, конечно, уменьшилось внутреннее пространство въ вагонѣ и соотвѣтственно пришлось уменьшить и число людей, сажаемыхъ въ такой вагонъ-теплушку, до 30 человѣкъ, вмѣсто 40.

Въ такихъ именно вагонахъ, приспособленныхъ къ зимнему времени, совершалась перевозка нижнихъ чиновъ на Дальній Востокъ. Благодаря двойнымъ стѣнамъ съ войлочной прокладкой и печамъ, въ вагонахъ было не только тепло, но

даже жарко настолько, что люди днемъ и ночью сидѣли въ этихъ вагонахъ въ однѣхъ рубахахъ. Само собою разумѣется, въ этихъ теплушкахъ и душно, и тѣсно, но самоотверженные русскіе солдаты умѣютъ приспособиться даже и въ такой обстановкѣ, и за все время зимней перевозки со стороны нижнихъ чиновъ не слышалось жалобъ и неудовольствій.

На пути желѣзной дороги приходилось организовывать особые продовольственные пункты, и такихъ пунктовъ было организовано на станціяхъ множество. Такъ, напримѣръ, на линіи Москва—Иркутскъ продовольственные пункты были открыты на станціяхъ: Ряжскъ, Пенза, Сызрань, Самара, Бугурусланъ, Уфа, Златоустъ, Челябинскъ, Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Каинскъ, Обь, Тайга, Маріинскъ, Красноярскъ, Нижнеудинскъ, Зима, Инокентьевская и, наконецъ, Байкалъ. Мѣста для продовольственныхъ пунктовъ выбраны съ такимъ расчетомъ, чтобы люди въ пути могли бы получать горячую пищу не менѣе одного раза въ сутки.



Бивуакъ въ деревнѣ.

На каждомъ продовольственномъ пунктѣ имѣются: кухня, столовая, на нѣкоторыхъ—хлѣбопекарни, дома для завѣдывающихъ пунктами и другія хозяйственныя постройки. Размѣръ котловъ даетъ возможность одновременно приготовлять пищу на 1 или 2 тысячи человѣкъ, а столовыя большею частью разсчитаны лишь на 500 обѣдающихъ, но это не составляетъ неудобства, такъ какъ, при значительныхъ простояхъ поѣздовъ, нижніе чины, не нашедшіе въ столовыхъ мѣста, обѣдаютъ во вторую смѣну. Обѣдъ состоитъ изъ щей или супа съ мясной порціей въ три четверти фунта мяса, хлѣба и каши. Стоимость такого обѣда обходилась, въ среднемъ, въ 12 коп., при чемъ остающіяся отъ кормового оклада деньги—4—5 копѣекъ идутъ на ужинъ и чай. Для заварки чая почти на каждой станціи, даже и внѣ продовольственныхъ пунктовъ, устраивались особыя водогрѣйки, изъ которыхъ безплатно раздавался кипятокъ для нижнихъ чиновъ во время небольшихъ остановокъ поѣздовъ, а также и на дневкахъ.

Кромѣ того, совершенно независимо отъ станціонныхъ продовольственныхъ пунктовъ, для всѣхъ эшелоновъ штатныхъ частей войскъ въ составъ поѣздовъ включались походныя кухни. Эти кухни устанавливались въ вагонахъ, такъ что въ нихъ пища можетъ приготовляться во время хода поѣзда. Для войскъ приготовленіе горячей пищи въ походныхъ кухняхъ удобнѣе, такъ какъ пищу при этомъ можно давать болѣе правильно по времени и, кромѣ обѣдовъ, приготовлять еще ужинъ. Хлѣбъ и всѣ необходимые продукты эшелоны получали изъ складовъ на продовольственныхъ пунктахъ, но нѣкоторые покупали продукты непосредственно въ попутныхъ населенныхъ пунктахъ. Само собой разумѣется, что громадный путь по Сибирской желѣзной дорогѣ невозможно сдѣлать безъ значительнаго числа дневокъ. Нижнимъ чинамъ необходимо дать отдыхъ, чтобы они могли пообчиститься, помыться и вымыть бѣлье.

Для дневокъ на нѣкоторыхъ большихъ станціяхъ и въ городахъ устроены были, такъ называемые, остановочные пункты. Отъ Москвы до Иркутска такихъ пунктовъ было 6: въ Пензѣ, Самарѣ, Челябинскѣ и на станціяхъ: Обь, Красноярскъ и Инокентьевская. При этомъ въ Пензѣ, Самарѣ и Челябинскѣ не приходилось устраивать спеціальныхъ зданій для дневокъ проѣжающихъ эшелоновъ войскъ, и нижніе чины размѣщались въ казармахъ и расквартировывались по обывателямъ.

На станціяхъ Обь, Красноярскъ, Инокентьевская имѣлись спеціально устроенные остановочные пункты, при чемъ всѣ они были устроены по одному общему типу. Близъ спеціальной воинской платформы, на площади, обнесенной заборомъ, располагаются зданія остановочнаго пункта. Для отдыха нижнихъ чиновъ наскоро были возведены двухъэтажные каменные флигеля, изъ которыхъ каждый предназначенъ для размѣщенія въ немъ 500 человѣкъ. Въ покояхъ устроены нары въ 2 яруса и на нарахъ разложены набитые соломой матрацы. Въ каждомъ этажѣ устроены умывальники съ проведенной въ нихъ водою. При каждомъ пунктѣ имѣется баня съ особой комнатой для мытья бѣлья. Для поданія медицинской помощи имѣются пріемные покои съ особыми отдѣленіями для заразныхъ больныхъ, а при послѣднихъ—спеціально оборудованныя дезинфекціонныя камеры.

Для размѣщенія на дневкахъ офицеровъ устроены особые флигеля номерной системы. Въ каждомъ номерѣ имѣется необходимая мебель, состоящая изъ кровати, умывальника, стола и стульевъ. При офицерскомъ флигелѣ имѣется столовая съ буфетомъ.

Для лошадей устроены конюшни съ подогрѣваемой водой.

Такъ какъ станція Инокентьевская—конечная распорядительная станція Сибирской желѣзной дороги, то устроенный при ней пунктъ распланированъ болѣе вмѣстительно. Для отдыха нижнихъ чиновъ здѣсь имѣлось помѣщеніе на 4 тыс. человѣкъ, затѣмъ—пріемный покой на 2 офицерскихъ, 14 солдатскихъ и 6 заразныхъ мѣстъ, конюшня на 90 лошадей и въ сторонѣ офицерскій флигель на 60 человѣкъ. На случай, если бы этихъ помѣщеній оказалось недостаточно, въ городѣ были подготовлены дома, въ которыхъ войска могли быть размѣщены казарменно. Но въ этихъ помѣщеніяхъ почти не являлось надобности.

Изъ всего, что только было сказано относительно организацiи массовой перевозки нашихъ войскъ на Дальнiй Востокъ, уже видно, насколько организацiя эта потребовала труда, энергiи и дѣловой предусмотрительности. Но при этомъ необходимо еще имѣть въ виду, что вплоть до самаго начала кампанiи Сибирская желѣзная дорога работала по коммерческому графику движенiя поѣздовъ, а этотъ графикъ былъ болѣе чѣмъ скроменъ: ежедневно отправлялось четыре пары пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ и шесть паръ поѣздовъ малой скорости. Такимъ образомъ, приходилось принимать самыя энергичныя мѣры къ тому, чтобы сдѣлать Сибирскую желѣзную дорогу болѣе способною къ массовой перевозкѣ войскъ.

Энергичныя мѣры были приняты подъ личнымъ руководствомъ министра путей сообщенiя кн. М. И. Хилкова уже къ 1-му февраля 1904 года, т. е. къ началу объявленiя мобилизацiи сибирскаго округа, когда на Сибирской желѣзной дорогѣ уже находилось въ пути 46 воинскихъ эшелоновъ. И притомъ, несмотря на столь быстрое измѣненiе графика движенiя поѣздовъ, это измѣненiе произошло въ полномъ порядкѣ и не вызвало никакихъ замѣшательствъ.

Одновременно съ этими усиленными перевозками по Сибирской желѣзной дорогѣ пришлось еще поспѣшно перевезти около 200 паровозовъ и свыше 2 тыс. вагоновъ, командированныхъ изъ Европейской Россiи для усиленiя желѣзныхъ дорогъ за Байкаломъ въ смыслѣ увеличенiя ихъ подвижного состава. Кромѣ того, на ряду съ воинскими частями, слѣдовавшими на Дальнiй Востокъ, пришлось спѣшно развезти по различнымъ пунктамъ дороги и размѣстить вдоль ея линiи войска, назначенныя для ея охраны, такъ какъ въ противномъ случаѣ мы могли рисковать возможностью злыхъ умысловъ, въ результатѣ которыхъ дорога могла быть разрушена или, хотя мѣстами, приведена въ негодность.

Кромѣ того, все время, и въ особенности въ началѣ кампанiи, по линiи Сибирской желѣзной дороги массами шли грузы. Тутъ были и воинскiе грузы, и различные строительные матерiалы, топливо и, наконецъ, хозяйственные грузы самой дороги, необходимые для правильнаго ея функцiонированiя въ усиленномъ видѣ. Затѣмъ сибирская дорога должна была неотложно принимать всѣ мѣры къ доставкѣ грузовъ для городовъ и селенiй, лежащихъ вдоль линiи, гдѣ ощущался значительный недостатокъ даже въ предметахъ первой необходимости.

Все это было выполнено быстро, энергично и въ должномъ порядкѣ, а что касается постоянной провозоспособности Сибирской желѣзной дороги, то по ней еще къ началу лѣта 1904 года стали обращаться 11 паръ сквозныхъ поѣздовъ. Потомъ въ теченiе лѣта въ различныхъ мѣстахъ дороги были устроены еще 58 разъѣздовъ, было командировано еще нѣсколько сотъ паровозовъ, нѣсколько тысячъ вагоновъ, и въ результатѣ этого—къ сентябрю того же года Сибирская желѣзная дорога стала пропускать уже 13 паръ сквозныхъ поѣздовъ.

Все это, конечно, требовало громадной энергiи и неотступныхъ усилiй и являлось своего рода реформой въ отношенiи желѣзнодорожнаго оборудованiя. Но въ этомъ послѣднемъ отношенiи было сдѣлано успѣшное выполненiе и еще одной

задачи, рѣшеніе которой явилось прямо-таки чудомъ желѣзнодорожнаго искусства и, именно какъ чудо, казалось вначалѣ совершенно несбыточнымъ, а когда оно было, наконецъ, успѣшно выполнено подъ личнымъ руководствомъ кн. М. И. Хилкова, то весь міръ былъ пораженъ необычайностью совершившагося. Дѣло въ томъ, что, какъ мы уже упоминали, линія желѣзной дороги вдоль Сибири была разрѣзана озеромъ Байкалъ на двѣ части: первая изъ нихъ — собственно Сибирская желѣзная дорога, а вторая — Забайкальская со своимъ продолженіемъ въ видѣ Восточно-Китайской желѣзной дороги. Кругобайкальская желѣзная дорога, долженствовавшая соединить эту громадную разорванную озеромъ транссибирскую желѣзнодорожную линію, къ началу кампаніи не была еще отстроена, а потому приходилось предпринять экстренныя и необыкновенныя мѣры къ тому, чтобы соединить желѣзнодорожную транссибирскую линію воедино. Война началась въ концѣ января. Министръ путей сообщенія рѣшилъ соединить разорванную желѣзнодорожную линію особымъ рельсовымъ путемъ, проложивъ его по льду озера Байкалъ.

Задача, конечно, необыденная и еще небывалая въ практикѣ желѣзнодорожнаго дѣла. Эта необычайность сказалась уже и въ томъ, что въ испрошенномъ министромъ путей сообщенія Высочайшемъ соизволеніи на столь смѣлое рѣшеніе задачи говорилось лишь объ опытѣ укладки рельсоваго пути по льду Байкала. Никто, конечно, не рѣшился бы въ то время говорить объ этой работѣ иначе, какъ именно объ опытѣ.

Немедленно же, во исполненіе Высочайшаго соизволенія, еще до своего отъѣзда изъ Петербурга кн. М. И. Хилковъ далъ по телеграфу распоряженіе о подвозкѣ къ Байкалу съ обоихъ концовъ разорванной желѣзнодорожной линіи необходимыхъ матеріаловъ. Ко времени прибытія министра на Байкалъ значительная часть рельсъ, скрѣпленій и шпалъ была уже подвезена къ обоимъ берегамъ, и 2-го февраля 1904 года было приступлено къ прокладкѣ рельсоваго пути по озеру Байкалъ.

Помимо общихъ тяжелыхъ условій работы на льду громаднаго озера при 30-градусномъ морозѣ, при постоянныхъ мятеляхъ и буранахъ, главнымъ препятствіемъ къ производству работъ по прокладкѣ рельсъ были тѣ трещины и нажимы, которые постоянно образуются на Байкалѣ. Сама по себѣ прочность льда была весьма значительна: толщина льда достигала 2-хъ аршинъ около западнаго берега озера и полутора аршинъ у восточнаго берега. Такимъ образомъ, желѣзнодорожные паровозы подъ парами при полномъ составѣ вагоновъ могли безопасно двигаться по столь толстому и скованному сибирскими морозами льду. Но нажимы и трещины, которые появлялись совершенно неожиданно то тутъ, то тамъ на громадномъ протяженіи пути черезъ озеро, нарушали всѣ техническіе расчеты и предположенія. До сихъ поръ не выяснено, какая именно причина вызывала эти трещины и нажимы, доходившіе мѣстами до 2-хъ и болѣе верстъ, но несомнѣнно, что въ этомъ отношеніи значительное вліяніе оказываютъ явленія вулканическаго характера, подымающія и опускающія дно Байкала и соотвѣтственно этому вызывающія нажимы и трещины во льду. На Байкалѣ бываетъ даже нѣчто вродѣ землетрясенія, когда весь ледъ на озерѣ колеблется весьма существенно и на берегу ясно ощущаются подземные

толчки. Благодаря этому получаются трещины, доходящія до 2-хъ аршинъ глубины, и тогда, благодаря движенію льда, рельсы лопаются, болты и скрѣпленія разлетаются со страшной силой и путь немедленно разрушается на протяженіи нѣсколькихъ десятковъ саженъ.

Эти трещины и нажимы въ первые же дни укладки рельсоваго пути по льду Байкала часто въ одно мгновеніе разрушали болѣе или менѣе значительный участокъ уже проложеннаго пути. Ясно, что у производителей работъ являлись тяжелыя минуты сомнѣнія, и будь эта работа въ иныхъ условіяхъ, чѣмъ тѣ, въ которыя насъ поставила русско-японская война, быть можетъ чуду желѣзнодорожнаго искусства не суждено было бы осуществиться. Но подъемъ духа, примѣръ неутомимой личной энергіи кн. М. И. Хилкова, сознаніе святости и величія своего долга



Сторожевой постъ.

передъ великой родиной сдѣлали невозможное возможнымъ: всѣ принимавшіе участіе въ дѣлѣ постройки пути, начиная съ кн. М. И. Хилкова и до послѣдняго чернорабочаго, прониклись сознаніемъ, что отступить отъ начатыхъ уже работъ значило бы предать свою родину и отдать ее на поруганіе, а самихъ себя на насмѣшки и на дурную славу фантазеровъ и химериковъ. Благодаря этому, всѣ препятствія, встрѣчаемыя въ дѣлѣ прокладки рельсоваго пути черезъ Байкалъ, не ослабляли, но увеличивали энергію и настойчивость производителей работъ и постепенно были найдены способы, конечно, не уничтожить, но ослабить гибельное вліяніе подземной стихіи на рельсовый путь по льду.

Тщательное наблюденіе и энергичные опыты указали тѣ мѣста ледяного пути, на которыхъ трещины и нажимы появлялись особенно часто; около этихъ мѣстъ были установлены особыя партіи рабочихъ, мѣста эти перекрывались накрестъ длинными, не скрѣпленными между собою брусьями и уже на эти клѣтки клались шпалы и рельсы. Такимъ образомъ, на случай движенія льда вслѣдствіе трещины или на-

жима, эти крестообразно положенные брусья предохраняли рельсовый путь отъ сильнаго разрушенія. Это средство оказалось практически прекраснымъ, и рельсовый путь былъ, наконецъ, готовъ къ перекаткѣ вагоновъ 17-го февраля 1904 года.

Въ первый же день на байкальскій ледъ было спущено свыше 100 вагоновъ, идущихъ конною тягою на разстояніи 50 саж. одинъ отъ другого. Первоначально для перекатки вагона запрягали четверку лошадей, но затѣмъ опытъ показалъ, что и пары лошадей болѣе или менѣе достаточно.

18-го февраля благополучно прибыла на восточный берегъ Байкала первая партія въ 20 вагоновъ, и послѣ того перекатка вагоновъ производилась безостановочно, при чемъ бывали дни, что черезъ озеро проходило до 22 вагоновъ. Такъ продолжалось до 1-го марта, къ каковому времени было уже перегнано черезъ рельсовый путь по льду 1.300 вагоновъ.

Въ мартѣ было рѣшено временно пріостановить перекатку вагоновъ, выправить путь, провѣрить его, испытать и затѣмъ приступить къ пропуску по льду полнаго состава поѣздовъ съ паровозами. Но тутъ произошло новое препятствіе, которое нѣсколько задержало ходъ работъ. Дѣло въ томъ, что обыкновенно трещины и нажимы шли по длинѣ озера, т. е. перпендикулярно направленію пути, а въ мартѣ мѣсяцѣ мало по малу начала образовываться громадная продольная трещина, мѣстами шедшая прямо между рельсами. Въ началѣ эта трещина была незначительна, но ко 2-му марта она охватила рельсовый путь на протяженіи свыше 20 верстъ. Вслѣдствіе этого оказалось необходимымъ немедленно же отодвинуть весь рельсовый путь на всемъ протяженіи въ сторону, что и было выполнено къ 5-му марта.

6-го марта была произведена проба движенія груженыхъ товарныхъ вагоновъ по новому пути, и такъ какъ эта проба дала удовлетворительные результаты, то было приступлено къ спуску на ледъ паровозовъ.

Первоначально было предположено пропускать паровозы въ холодномъ видѣ, и прочность льда сама по себѣ допускала это, но затрудненіе снова возникло въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ были трещины. На этихъ трещинахъ паровозы садились передними колесами въ ледъ, и хотя удавалось подымать ихъ на поверхность льда, но, тѣмъ не менѣе, пускать черезъ эти опасныя мѣста паровозы тяжелаго типа было, конечно, рискованно.

Тутъ снова пришлось изобрѣсти оригинальное средство преодолѣть препятствіе. Приступлено было къ разборкѣ паровозовъ на двѣ части: съ рамы паровоза снимался полностью весь котелъ и нагружался на двѣ длинныя платформы, рамы же со своими ходовыми частями направлялись по рельсамъ отдѣльно. Такимъ образомъ разобранные паровозы благополучно были доставлены конною тягою черезъ все протяженіе рельсоваго пути по льду озера Байкалъ.

Всѣ эти работы были выполнены частью вольнонаемными рабочими, а частью войсковыми частями иркутскаго гарнизона. По свидѣтельству министра путей сообщенія, дружная и молодецкая работа этихъ войсковыхъ частей, помимо непосредственно принесенной ими пользы, оказала самое благотворное вліяніе на вольно-

наемныхъ рабочихъ, которые, видя самоотверженность и молодецкую удаль солдатъ, не желали отдать имъ пальму первенства въ самоотверженной работѣ на спасеніе чести и славы дорогой родины.

Всѣ войсковые эшелоны, направляемые на Дальній Востокъ, подходили къ станціи Байкалъ—конечному пункту Сибирской желѣзной дороги, на самомъ берегу озера, при истокѣ изъ этого озера рѣки Ангары. Здѣсь предстояла переправа черезъ Байкалъ по рельсовому пути при помощи конной тяги.

На станціи Байкалъ поѣзда подходятъ къ пассажирскому зданію по эстакадѣ, вдающейся въ озеро. По этой эстакадѣ, при навигаціи, вагоны передаются на ледоколы, но до открытія навигаціи, пока ледъ еще былъ проченъ, переправа совершалась въ тѣхъ же самыхъ вагонахъ, въ которыхъ эшелоны прибывали на станцію Байкалъ.

Эти вагоны запрягались лошадьми и направлялись одинъ за другимъ на болѣе или менѣе значительныхъ дистанціяхъ по ледяному рельсовому пути на противоположный берегъ Байкала.

Когда ледъ вскрылся и пришлось убрать рельсовый путь, переправа черезъ озеро совершалась при помощи ледоколовъ - пароходовъ и громаднаго плавучаго дока.

Въ этомъ случаѣ поѣзда съ войсковыми эшелонами и грузами принимаются не на эстакаду, а слѣдуютъ по береговымъ путямъ, проложеннымъ по карнизу береговыхъ скалъ. На болѣе широкомъ мѣстѣ карниза устроена временная воинская платформа, отъ которой сдѣланы широкіе помосты для схода по нимъ къ озеру.

Чтобы дать картинное понятіе о переправѣ войскъ черезъ Байкалъ, мы позволимъ себѣ привести описаніе этой переправы, сдѣланное генераломъ Добрышинымъ, инспектировавшимъ войска на Байкальской переправѣ раннею весною 1904 года.

„Около часу ночи",—говоритъ ген. Добрышинъ,—„къ пассажирскому зданію подошелъ поѣздъ съ 1.000 запасныхъ нижнихъ чиновъ. Немедленно же по высадкѣ запасные были осмотрѣны комендантомъ станціи, и такъ какъ было 25 градусовъ мороза, то тѣмъ, у кого была плохая теплая одежда, немедленно же выдавались романовскіе полушубки и теплыя шапки. Воинскій складъ теплыхъ вещей устроенъ тутъ же, около зданій станціи Байкалъ. Вещи для этого склада были отпущены частью интендантствомъ, частью же мѣстнымъ отдѣленіемъ Краснаго Креста. По снабженіи теплой одеждой запасные были выстроены въ двѣ колонны со вздвоенными рядами; вправо и влѣво отъ этихъ колоннъ вытянулись линіи саней. Сани были обыкновенныя одноконныя деревенскія розвальни. Затѣмъ по командѣ коменданта запасные стали размѣщаться по четыре человѣка на подводу и по повѣркѣ числа подводъ тронулись на Байкалъ. Только что отправлены были запасные, какъ подошелъ поѣздъ со стрѣлками. Такъ какъ при эшелонѣ были лошади и грузъ, то поѣздъ былъ принятъ къ воинской платформѣ. Люди, по командѣ своихъ офицеровъ, быстро вышли изъ вагоновъ; назначены были рабочіе, которые занялись разгрузкой тяжестей. Весь грузъ, пришедшій съ эшелономъ, укладывался на сани, на сани же нижніе чины сложили вещевые мѣшки; казенный обозъ запрягался выведенными изъ вагоновъ лошадьми.

„Когда разгрузка кончилась, людямъ былъ выданъ изъ походныхъ кухонь горячій завтракъ, послѣ котораго люди были двинуты на ледъ. Колонна слѣдовала въ такомъ порядкѣ: роты, при каждой ротѣ для отсталыхъ по 20 саней, за ротами казенный обозъ, за послѣднимъ обозъ обывательскій. Если бы была мятель, то роты не были бы двинуты пѣшкомъ, а на каждыхъ четырехъ человѣкъ были бы даны сани. Эшелоны артиллеріи, прибывавшіе за стрѣлками, по разгрузкѣ слѣдовали черезъ озеро тѣмъ же порядкомъ, т. е. орудія и зарядные ящики въ колоннѣ, имѣя прислугу на орудіяхъ, затѣмъ казенный и обывательскій обозы.

„По отправкѣ всѣхъ эшелоновъ дѣятельность станціи не прекратилась: къ воинской платформѣ стали подаваться вагоны съ интендантскими и артиллерійскими грузами. Грузы перекладывались на сани, составлялись транспорты, которые и отправлялись при конвойныхъ на станцію Танхой. Около 3.000 подводъ были заняты на Байкалѣ перевозками.

„Отъ станціи Байкалъ до станціи Танхой черезъ озеро считается 40 верстъ. Путь этотъ войска дѣлали легко: дорога ровная, вещевые мѣшки сброшены, морозъ съ восходомъ солнца начинаетъ уменьшаться; въ день моего переѣзда въ полдень было 10 градусовъ безъ вѣтра. На половинѣ пути черезъ озеро войскамъ дается отдыхъ и довольствіе горячей пищей. Для этого на срединѣ озера устроенъ продовольственный пунктъ, близъ котораго расположены и бараки станціоннаго буфета. Послѣ обѣда нижніе чины могутъ напиться чаю; въ особой теплушкѣ готовится кипятокъ, кромѣ того, мѣстное отдѣленіе Краснаго Креста устраиваетъ особый баракъ для раздачи въ немъ чая нижнимъ чинамъ. Въ ненастье, въ мятель, конечно, переходъ черезъ Байкалъ не такъ легокъ, но тогда всѣ нижніе чины размѣщаются на саняхъ; замерзнуть нельзя, такъ какъ вдоль дороги мѣстами устроены теплые бараки; сбиться съ дороги трудно: черезъ озеро проведены двѣ телеграфныхъ линіи, столбы которыхъ могутъ служить указателями дороги, и, кромѣ того, при теплушкахъ имѣются колокола". При подобныхъ условіяхъ переѣзда черезъ озеро могутъ ли быть замерзшіе, и не есть ли слухи о массѣ пострадавшихъ отъ мороза неблаговидное извращеніе дѣйствительности?

Въ тотъ день, когда ген. Добрышину пришлось быть на Байкалѣ, шла перекатка черезъ озеро вагоновъ по льду. На нашихъ желѣзныхъ дорогахъ величина коммерческаго движенія не соотвѣтствуетъ зачастую величинѣ воинскаго движенія. Вотъ почему одной изъ первыхъ работъ желѣзныхъ дорогъ при мобилизаціи является передача подвижного состава съ дорогъ, богатыхъ таковымъ, на дороги нуждающіяся.

Когда была объявлена мобилизація нашихъ восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, ледоколъ „Байкалъ" уже не ходилъ; между тѣмъ, для движенія по воинскому графику на Забайкальской и Манджурской желѣзныхъ дорогахъ не хватало подвижного состава. Тогда рѣшено было устроить передачу вагоновъ черезъ озеро, проложивъ по льду рельсовый путь. Работы по прокладкѣ не представляли особыхъ затрудненій. Выравнивался ледъ, укладывались шпалы, мѣстами же длинныя пластины, укрѣплялись рельсы, а баластъ замѣнялся снѣгомъ и рубленымъ льдомъ. За-

трудненія являлись не въ техническихъ трудностяхъ, а въ свойствахъ ледяного покрова озера.

Подъ вліяніемъ разницы температуръ дня и ночи ледъ даетъ трещины, достигающія иногда саженной ширины и нѣсколькихъ десятковъ верстъ длины. Такъ, днемъ 20-го февраля открылась трещина, которая на протяженіи 15 верстъ прошла вдоль рельсоваго пути, пересѣкая его въ нѣсколькихъ мѣстахъ. Въ ночь же на 21-е произошло передвиженіе льда, трещина сомкнулась, но за то близъ берега, у ст. Танхой, образовалась громадная полынья, наполненная изломаннымъ льдомъ. Пришлось передвигать путь.

Жившіе на серединѣ Байкала разсказывали пережитый ими ужасъ, когда среди глубокой ночи послышался страшный трескъ и глухіе раскаты, всѣ зданія станцій и продовольственные пункты задрожали и, казалось, готовы были рушиться; живущіе въ страхѣ повыскакали изъ нихъ, думая, что ледъ разломало и всѣ они тонутъ, но, къ счастью, все ограничилось одною тревогою.

Въ маѣ мѣсяцѣ черезъ все протяженіе озера Байкалъ, отъ одной желѣзнодорожной станціи до другой былъ прорубленъ каналъ, по которому и совершалъ свои рейсы ледоколъ „Байкалъ". Нѣкоторое время даже одновременно шли черезъ Байкалъ пароходное и гужевое сообщенія по льду. Затѣмъ, когда озеро окончательно очистилось отъ льда, помимо пароходовъ „Байкалъ" и „Ангара", къ перевозу черезъ озеро были привлечены частные пароходы.

Тѣмъ временемъ спѣшно и энергично шла постройка Кругобайкальской объѣздной желѣзной дороги. Въ августѣ эта линія была окончена постройкой и сдана въ эксплоатацію отъ станціи Танхой до станціи Култукъ. Съ открытіемъ названнаго участка перерывъ желѣзнодорожной линіи сократился до 80 верстъ, и столь незначительное протяженіе перерыва дало возможность замкнуть этотъ перерывъ этапной линіей, по которой могли слѣдовать войсковые эшелоны. Затѣмъ Кругобайкальская желѣзная дорога позднею осенью была совершенно закончена и переправа войскъ черезъ Байкалъ являлась уже ненужною.



Пароходъ Кит.-Вост. ж. д. въ затонѣ въ Харбинѣ.

Что касается подготовки къ условіямъ военнаго времени Восточно-Китайской желѣзной дороги, то подготовка эта началась въ ноябрѣ 1903 года, когда были приняты экстренныя мѣры къ увеличенію ея провозоспособности.

5-го ноября 1903 года управляющій Восточно-Китайской ж. д. донесъ Правленію, что пропускная способность всей линіи доведена до 7 паръ поѣздовъ, изъ которыхъ 5 воинскихъ. На южной вѣтви (Харбинъ — Портъ-Артуръ) не позже февраля 1904 года пропускная способность можетъ быть доведена до 10 паръ, изъ которыхъ 7 паръ воинскихъ поѣздовъ, но если усиленіе пропускной способности потребуется раньше, то всѣ необходимыя для этого работы будутъ экстренно исполнены въ теченіе 20 дней по полученіи приказанія.

3-го декабря 1903 г. Правленіе дороги извѣстило управляющаго, что Намѣстникъ на Дальнемъ Востокѣ заявилъ министру финансовъ о томъ, что находитъ возможнымъ временно удовлетвориться требованіемъ 3 паръ воинскихъ поѣздовъ на западномъ участкѣ (Харбинъ—Манджурія), 5 паръ воинскихъ поѣздовъ на восточномъ (Харбинъ—Пограничная) и 6 паръ воинскихъ поѣздовъ на южномъ (Харбинъ—Портъ-Артуръ), при чемъ это число поѣздовъ дорога должна дать къ веснѣ 1904 г. Правленіе дороги находитъ, что западный и восточный участки въ настоящее время удовлетворяютъ требованію намѣстника, при чемъ еще сверхъ 5 воинскихъ поѣздовъ имѣется возможность назначить еще 1 пассажирскій и 1 хозяйственный поѣзда. Необходимо было выяснить, когда южная вѣтвь будетъ имѣть пропускную способность въ 8 паръ поѣздовъ, въ томъ числѣ 6 паръ воинскихъ.

Управляющій дорогой донесъ, что, увеличивъ скорость движенія поѣздовъ, можно и теперь довести пропускную способность южной вѣтви до 8 паръ поѣздовъ, въ томъ числѣ 6 паръ воинскихъ, но онъ съ своей стороны считаетъ необходимымъ, для увеличенія запаса провозоспособности этой вѣтви, открыть дополнительные разъѣзды къ февралю 1904 года.

7-го января 1904 г. Главный Штабъ потребовалъ подготовить дорогу для пропуска ежедневно, начиная съ 7-го февраля, 3 паръ воинскихъ поѣздовъ, и 8-го января Правленіе предписало управляющему принять всѣ мѣры для скорѣйшаго доведенія пропускной способности южной вѣтки до 10 паръ поѣздовъ.

И такъ, по мобилизаціонному плану мирнаго времени пропускная способность Восточно-Китайской дороги должна быть принята въ 3 пары воинскихъ поѣздовъ по западной вѣтви, 5 паръ такихъ же поѣздовъ на восточномъ и 6 паръ на южномъ участкѣ, при чемъ до этой нормы дорога должна была быть доведена къ веснѣ 1904 года. По этой нормѣ должны были разсчитываться и всѣ наши перевозки въ случаѣ войны.

2-го февраля 1904 года Правленіе дороги предписало управляющему дорогой довести число воинскихъ поѣздовъ на западной вѣтви до 4 паръ, а 5-го февраля то же требованіе предъявилъ и Главный Штабъ, такъ какъ предполагалось, что Забайкальская дорога тоже даетъ 4 пары воинскихъ поѣздовъ.

Такимъ образомъ, черезъ недѣлю послѣ начала войны мобилизаціонный планъ мирнаго времени былъ признанъ неудовлетворительнымъ и Главнымъ Штабомъ, а мѣстное военное начальство, какъ доносилъ управляющій дорогой въ Правленіе (донесеніе 9 февраля 1904 г.), начало съ мѣста предъявлять къ дорогѣ требованія, не имѣвшія ничего общаго съ вышеназваннымъ планомъ.

11-го февраля 1904 года Намѣстникъ приказалъ усилить провозоспособность южной вѣтви до 5 паръ воинскихъ поѣздовъ, а 14-го февраля управляющій дорогой донесъ о назначеніи на западномъ участкѣ 4 паръ воинскихъ поѣздовъ, на восточномъ 5 паръ и на южномъ $6^1/_2$ паръ воинскихъ поѣздовъ.

27-го февраля Правленіе дороги сообщило, что Особое Совѣщаніе по дѣламъ Дальняго Востока постановило довести провозоспособность Восточно-Китайской дороги:

а) на главной линіи (Манджурія—Харбинъ—Пограничная) до 7 паръ воинскихъ поѣздовъ, 1 пассажирскаго, 1 хозяйственнаго, а всего до 9 паръ поѣздовъ, и

б) на южной вѣтви (Харбинъ—Портъ-Артуръ) до 12 паръ воинскихъ поѣздовъ, 1 пассажирскаго и 3 хозяйственныхъ, а всего до 16 паръ поѣздовъ.



Видъ Манджуріи.

Всѣ эти нормы нужно принимать какъ предѣлъ, къ которому должна стремиться дорога при развитіи своего движенія. Здѣсь даже не указывается предѣльный срокъ для введенія этого графика, такъ какъ участники Особаго Совѣщанія понимали, что все будетъ зависѣть отъ поступленія на дорогу необходимыхъ матеріаловъ и подвижного состава, которые нужно было выслать изъ Европейской Россіи, отъ успѣшности развозки матеріаловъ по Китайской дорогѣ, имѣя для этого только одинъ хозяйственный поѣздъ въ сутки при длинѣ линіи въ 2.356 верстъ, и отъ времени, потребнаго для производства дополнительныхъ работъ по развитію станцій и постройкѣ разъѣздовъ.

12-го марта Правленіе сообщило управляющему дорогой о Высочайшемъ повелѣніи въ кратчайшій срокъ довести провозоспособность дороги до 5 паръ поѣздовъ на главной линіи и 9 паръ на южной вѣтви. 18-го апрѣля управляющій дороги донесъ въ штабъ намѣстника, что дорога можетъ дать съ 1-го апрѣля 6 паръ воинскихъ поѣздовъ на западномъ участкѣ и 8 паръ такихъ же поѣздовъ на участкѣ Харбинъ—Ляоянъ, вслѣдствіе прекращенія воинскаго движенія на восточномъ участкѣ и при условіи уменьшенія его южнѣе Ляояна.

Министерство путей сообщенія еще 22-го февраля заявило, что провозоспособность Забайкальской дороги до 1-го мая 1904 г. должна быть принимаема въ 4 пары воинскихъ поѣздовъ, а всего въ 6 паръ поѣздовъ. Такимъ образомъ, провозоспо-

собности этихъ двухъ дорогъ, изъ которыхъ Забайкальская лежитъ ближе къ Европейской Россiи, чѣмъ Китайская, оказались несогласованными. Въ то время, какъ къ одной изъ нихъ предъявлялись требованiя въ 4 пары воинскихъ поѣздовъ, къ другой, лежащей по пути дальше, требовалось 5 паръ такихъ же поѣздовъ.

29-го марта Китайско-Восточная дорога была подчинена управленiю военными сообщенiями манджурской армiи.

31-го марта Правленiе дороги сообщило управляющему о Высочайшемъ повелѣнiи, по докладу военнаго министра, о необходимости довести на западномъ участкѣ пропускную способность до 10 паръ поѣздовъ и провозоспособность до 7 паръ воинскихъ поѣздовъ, а на южномъ—пропускную способность до 16 паръ поѣздовъ и провозоспособность до 12 паръ воинскихъ поѣздовъ.

Предѣльный срокъ для введенiя этого графика не былъ указанъ, такъ какъ все зависѣло отъ поступленiя на дорогу желѣзнодорожнаго имущества и подвижного состава, получаемыхъ изъ Европейской Россiи, скорости развозки желѣзнодорожныхъ матерiаловъ при помощи 1—2 хозяйственныхъ поѣздовъ въ сутки, и времени на производство дополнительныхъ работъ по развитiю станцiй и постройкѣ новыхъ разъѣздовъ.

2-го апрѣля былъ полученъ запросъ изъ штаба манджурской армiи о томъ, къ какому сроку пропускная способность южной вѣтви будетъ доведена до 12 паръ поѣздовъ, и 4-го апрѣля былъ полученъ оттуда же второй экстренный запросъ о томъ, на сколько поѣздовъ составленъ новый графикъ для южной вѣтви, сколько паръ поѣздовъ можетъ дать линiя съ 9-го апрѣля при наличномъ числѣ подвижного состава и сколько такихъ же паръ поѣздовъ дастъ дорога для экстренной перевозки въ теченiе 1—2 недѣль.

5-го апрѣля штабъ манджурской армiи сообщилъ, что для исполненiя предложенныхъ въ апрѣлѣ, маѣ, iюнѣ и iюлѣ перевозокъ ему необходимо имѣть слѣдующiе воинскiе поѣзда на южной вѣтви: 3 пары для воинскихъ грузовъ, 3 пары для парковъ, госпиталей и другихъ учрежденiй и 6—7 паръ для прiема съ 1-го мая войсковыхъ эшелоновъ съ Забайкальской дороги, всего 12—13 паръ, а 7-го апрѣля онъ дополнилъ свои требованiя установленiемъ на западной вѣтви 5—7 паръ воинскихъ поѣздовъ, въ зависимости отъ развитiя Забайкальской дороги, и на восточной—2 паръ воинскихъ поѣздовъ. Послѣднiя два требованiя штаба армiи характерны въ томъ отношенiи, что въ нихъ не согласованы свѣдѣнiя о пропускной способности Забайкальской дороги и Восточной. По свѣдѣнiямъ Министерства путей сообщенiя отъ 22 февраля и Правленiя Китайско-Восточной дороги отъ 25 марта, провозоспособность Забайкальской дороги должна быть принимаема:

до 1 мая—4 пары воинскихъ поѣздовъ, а всего 6 паръ поѣздовъ (считая хозяйственные и пассажирскiе);

послѣ 1 мая—5 паръ воинскихъ поѣздовъ, а всего 9 паръ поѣздовъ;

послѣ 1 iюня—7 паръ воинскихъ поѣздовъ, а всего 11 паръ поѣздовъ, и

послѣ 1 iюля—8 паръ воинскихъ поѣздовъ, а всего 12 паръ поѣздовъ.

Всѣ эти свѣдѣнiя, конечно, были и въ штабѣ армiи, когда были предъявлены

къ дорогѣ вышеприведенныя требованія о числѣ поѣздовъ. Насколько осторожно относилось къ вопросу объ увеличеніи провозоспособности дороги и Особое Совѣщаніе по дѣламъ Дальняго Востока, и Высочайшія повелѣнія, мы видѣли выше. Штабъ же манджурской арміи, или, вѣрнѣе, управленіе военными сообщеніями, которое, находясь на театрѣ военныхъ дѣйствій, должно было знать точно о мѣстныхъ условіяхъ службы Китайской дороги, предъявило послѣдней такія требованія, которыя она не могла выполнить по независящимъ отъ нея обстоятельствамъ. Такимъ образомъ, названное управленіе съ первыхъ же шаговъ своей службы выказало свое бумажное отношеніе къ живому дѣлу и свое полное незнакомство ни съ мѣстными условіями, ни вообще съ желѣзнодорожной службой.

5-го апрѣля Правленіе дороги выслало утвержденный планъ работъ по усиленію провозоспособности дороги 1-й очереди, въ основу котораго была положена слѣдующая провозоспособность вѣтвей: а) западной—5 воинскихъ, 1 пассажирскій, 1 хозяйственный, а всего 7 паръ поѣздовъ; б) восточной—5 воинскихъ, 1 пассажирскій, 1 хозяйственный, а всего 7 паръ поѣздовъ и в) южной—9 воинскихъ, 1 пассажирскій, 2 хозяйственныхъ, а всего 12 паръ поѣздовъ.

Изъ этого видно, что Правленіе дороги считало еще неисполненнымъ Высочайшее повелѣніе, о которомъ оно сообщило Управленію дороги еще 12-го марта, и исполненіе Высочайшаго повелѣнія 31-го марта считаетъ возможнымъ только по окончаніи работъ 1-й очереди, а штабъ арміи считалъ первое повелѣніе исполненнымъ и требовалъ исполненія второго. Всякій, знакомый съ желѣзнодорожной службой, знаетъ хорошо, что усиленіе провозоспособности дороги требуетъ производства значительныхъ строительныхъ работъ и доставленія дополнительнаго подвижного состава, а также увеличенія личнаго состава агентовъ дороги. Все это, даже при существованіи на дорогѣ соотвѣтственныхъ складовъ матеріаловъ и при произвольномъ числѣ рабочихъ поѣздовъ и рабочихъ, не можетъ быть исполнено въ нѣсколько дней. Въ дѣйствительности же ничего подобнаго не было на Китайско-Восточной дорогѣ, которой былъ данъ одинъ хозяйственный поѣздъ на западной и восточной вѣтвяхъ и не болѣе двухъ такихъ поѣздовъ на южной. Штабъ арміи, а вѣрнѣе Управленіе военными сообщеніями, предъявляя свои требованія, совершенно упустило изъ вида, что настоящія ихъ требованія превосходили „мобилизаціонный графикъ“ на западной вѣтви въ $2^1/_2$ раза, а на южной въ 2 раза.

10-го апрѣля управляющій дорогой представилъ командующему арміей докладъ о порядкѣ производства работъ по усиленію провозоспособности дороги, при чемъ предположено было довести послѣднюю: на западной вѣтви до 10 паръ, въ томъ числѣ 7 воинскихъ; на восточной: Харбинъ—Удзіаги до 9 паръ, въ томъ числѣ 2 воинскихъ, и Удзіаги—Пограничная до 4 паръ, въ томъ числѣ 2 воинскихъ, а на южной: Харбинъ—Ляоянъ до 16 паръ поѣздовъ, въ томъ числѣ 12 паръ воинскихъ, и Ляоянъ—Портъ-Артуръ до 4 паръ поѣздовъ, въ томъ числѣ 2 пары воинскихъ. Пропускная способность западной и восточной вѣтвей принята при этомъ 12 паръ поѣздовъ, а южной—18 паръ.

12-го апрѣля командующій арміей приказалъ довести развитіе дороги до: а) на

западной линіи: пропускную способность до 13 паръ и провозоспособность до 13 паръ поѣздовъ; б) на восточной линіи: пропускную способность до 13 паръ и провозоспособность до 6 паръ поѣздовъ и в) на южной линіи: Харбинъ—Хайченъ пропускную способность до 18 паръ и провозоспособность до 18 паръ поѣздовъ и Хайченъ—Портъ-Артуръ пропускную способность до 13 паръ и провозоспособность до 6 паръ поѣздовъ.

29-го апрѣля начальникъ военныхъ сообщеній арміи запросилъ управляющаго дорогой о томъ, когда западная вѣтвь будетъ принимать отъ Забайкальской дороги 7 паръ воинскихъ поѣздовъ, на что получилъ отвѣтъ, что послѣ окончанія разъѣздовъ 1-й очереди, т. е. не ранѣе второй половины мая. По постановленію Совѣщанія 18-го апрѣля, на которомъ, вѣроятно, присутствовалъ и начальникъ военныхъ сообщеній манджурской арміи, послѣдней нормы на западной вѣтви, т. е. 7 паръ воинскихъ, дорога должна достигнуть во второй половинѣ іюля, но это не помѣшало ему запросить о томъ же дорогу черезъ 11 дней послѣ совѣщанія.

24-го мая управляющій дорогой донесъ въ штабы главнокомандующаго и командующаго арміей и въ Правленіе дороги, что съ 5-го іюня на западной вѣтви будетъ новый графикъ изъ 11 паръ поѣздовъ, въ томъ числѣ 7 воинскихъ, 1 пассажирскаго, 2 хозяйственныхъ и 1 факультативнаго. Фактически же дорога еще съ 1-го мая начала принимать на ст. Манджурія отъ Забайкальской дороги по 7 воинскихъ поѣздовъ.

6-го августа командующій арміей приказалъ подготовить въ наикратчайшій срокъ южную линію для пропуска 12 паръ воинскихъ поѣздовъ, а 9-го августа управляющій дорогой донесъ, что производство необходимыхъ работъ и доставка матеріаловъ потребуютъ 40 дней, и слѣдовательно заданіе можетъ быть выполнено къ концу сентября, и то только въ томъ случаѣ, если прибудетъ своевременно изъ Европейской Россіи укладочный матеріалъ.

21-го августа Совѣщаніемъ, подъ предсѣдательствомъ начальника военныхъ сообщеній арміи, было установлено, что западная и восточная линіи:

а) въ настоящее время могутъ пропустить 6 паръ воинскихъ поѣздовъ:

б) послѣ открытія разъѣздовъ I очереди, которое зависитъ отъ времени прибытія телеграфныхъ аппаратовъ, будутъ пропускать 10 паръ поѣздовъ, въ томъ числѣ 8 паръ воинскихъ и

в) послѣ открытія разъѣздовъ II очереди, что зависитъ отъ времени полученія укладочнаго матеріала, будутъ давать 12 паръ поѣздовъ, изъ которыхъ 10 воинскихъ.

2-го сентября начальникъ военныхъ сообщеній, а 4-го сентября и командующій арміей потребовали отъ дороги скорѣйшаго введенія максимальнаго графика. 8-го октября управляющій дорогой донесъ, что южная линія готова для пропуска 13 паръ воинскихъ поѣздовъ.

6-го ноября главнокомандующій приказалъ довести провозоспособность дороги отъ ст. Манджурія до Мукдена до 18 паръ поѣздовъ.

Сравнивая нормы для воинскаго движенія, потребованныя Намѣстникомъ Дальняго Востока, съ послѣдними заданіями воинскаго движенія на Китайско-Восточной

дорогѣ, можно видѣть, насколько правильными оказались расчеты мирнаго времени, и можно только удивляться энергіи и трудоспособности агентовъ этой дороги, которые, при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ, могли довести пропускную способность ея до максимума для одноколейной дороги.

По даннымъ ст. Манджуріи, съ Забайкальской дороги на Китайскую принималось въ среднемъ отъ 4 до 6 воинскихъ поѣздовъ, и только въ теченіе одного изъ зимнихъ мѣсяцевъ число принимаемыхъ поѣздовъ въ среднемъ было до 6³/₄. Выше были приведены примѣры пріема на этой станціи 7 воинскихъ поѣздовъ въ маѣ 1904 года и 10 такихъ же поѣздовъ въ октябрѣ. Такое несоотвѣтствіе среднихъ мѣсячныхъ цифръ съ максимумомъ принимавшихся по временамъ поѣздовъ показываетъ, что воинское движеніе по Сибирской и Забайкальской дорогамъ, а также по участку европейскихъ дорогъ Самара-Челябинскъ, происходило не равномѣрно, а толчками. Дороги или перегружались, или пустовали. Послѣднее, конечно, могло происходить только по винѣ Управленія военными сообщеніями при Главномъ Штабѣ и его агентовъ, которые не были въ состояніи урегулировать воинское движеніе.



Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ на театрѣ военныхъ дѣйствій, какъ и во всякомъ дѣлѣ во время войны, бываютъ свои герои и свои молодецкіе подвиги. Но въ отношеніи желѣзнодорожниковъ подвиги, большею частью, требуютъ того тихаго, незамѣтнаго героизма, который не блещетъ яркими красками молодецкой удали, хотя и требуетъ такъ же, какъ и всякій героизмъ, самоотверженія и полной готовности положить душу за други своя. Счастливыми исключеніями въ военной желѣзнодорожной службѣ являются лишь очень немногіе случаи, гдѣ желѣзнодорожнымъ войскамъ удается проявить свою дѣятельность въ томъ открытомъ героическомъ характерѣ, который возможенъ лишь на войнѣ. Наиболѣе яркимъ примѣромъ такого героизма военно-желѣзнодорожниковъ можетъ послужить геройскій подвигъ военнаго инженера подполк. Спиридонова, возстановившаго временно прерванное желѣзнодорожное сообщеніе у Портъ-Артура.

По разсказамъ участниковъ войны, своевременно опубликованнымъ въ отчетахъ газетныхъ корреспондентовъ, подвигъ подполк. Спиридонова заключался въ слѣдующемъ:

Японскія войска показались въ виду ст. Пуландянъ около 8 час. утра 23 апрѣля. Здѣсь они были задержаны охотничьей командой 13-го полка, которая вступила съ ними въ стрѣлковый бой, чѣмъ дала возможность проскочить мимо станціи санитарному поѣзду № 37, шедшему подъ флагомъ Краснаго Креста съ больными изъ города Дальняго. Охотничья команда принуждена была отступить. Разъѣзды, высланные по всѣмъ направленіямъ, обнаружили во многихъ мѣстахъ присутствіе непріятеля, но такъ какъ донесенія поступали самыя разнорѣчивыя, то подполк. Спи-

ридоновъ, командированный для порчи дороги, рѣшилъ лично предпринять развѣдку. Это былъ чуть ли не единственный въ военной исторіи примѣръ развѣдки однимъ паровозомъ, безъ кавалерійскихъ разъѣздовъ. Паровозъ съ двумя вагонами отошелъ 24-го апрѣля отъ ст. Вафандянъ, имѣя 7 офицеровъ и 15 нижнихъ чиновъ. Пошли: начальникъ отряда подполк. Спиридоновъ, начальникъ отряда погр. стражи полк. Денисовъ и его нач. штаба, помощн. нач. 15 уч. сл. пут. инженеръ Вишняковскій, офицеры 1-го уссур. ж. б.: кап. Алексѣевъ, пор. Эдгардъ, пор. Завадскій (велъ паровозъ въ качествѣ машиниста) и 4-го заамур. ж. б. подп. Римскій-Корсаковъ, подп. Рождественскій и пор. Козловъ. Дойдя до ст. Пуландянъ, рекогносцировка выяснила, что непріятель отошелъ отъ линіи желѣзной дороги, что порчи пути нѣтъ, а исправленіе моста займетъ не болѣе 6 час. времени. Пославъ донесеніе и получивъ по телеграфу приказаніе начальника военныхъ сообщеній возстановить путь, подп. Спиридоновъ вернулся обратно и на слѣдующій день выступилъ со вспомогательнымъ поѣздомъ, ротой 4 заамур. ж. б. и командой уссур. ж. б. для исправленія дороги. Картина разрушеннаго моста у ст. Пуландянъ была такова: мостъ въ 10 саженъ длины, состоялъ изъ 2 фермъ. Одна изъ нихъ была взорвана большимъ зарядомъ мелинита, заложеннаго подъ подушку фермы на среднемъ быкѣ. Сила взрыва была такова, что концы фермы, состоявшей изъ очень толстаго желѣза, были согнуты въ сторону и расщеплены на куски, которые валялись на разстояніи до 100 шаговъ вмѣстѣ съ кусками мелинита. Половина моста обрушилась и фермы висѣли однимъ концомъ внизъ. По распоряженію подп. Спиридонова немедленно было помощью канатовъ и рычаговъ приступлено къ стаскиванію фермъ; на быкъ были положены четыре бруса, скрѣпленные болтами, при чемъ сопротивленіе было разсчитано на двойную тяжесть поѣзда. Работа была исполнена въ 3 час. 10 м. Двинувшись дальше, не доходя 2 верстъ до ст. Саншилипу, увидѣли дымокъ и показался встрѣчный поѣздъ. Предполагая, что это японцы, остановились, разсыпали впереди цѣпь, по сторонамъ пошли 2 эскадрона спѣшенныхъ драгунъ, догнавшихъ поѣздъ за время работы у моста. Замѣтили, что и встрѣчный поѣздъ дѣлаетъ то же самое. Двинулись впередъ самымъ малымъ ходомъ. Цѣпи сблизились настолько, что люди стали становиться на колѣни, приготовляясь открыть огонь, и въ это время обнаружилось, что это поѣздъ изъ Портъ-Артура вмѣстѣ съ однимъ изъ капитановъ Генеральнаго Штаба. Оба поѣзда пошли къ Саншилипу.

Здѣсь разсказали, что наканунѣ сотня пограничной стражи выдержала кровопролитный бой съ 300—400 японцевъ на мосту около дер. Шихаэ.

При осмотрѣ моста, онъ оказался весь продырявленнымъ. Въ каменную толщу перилъ и быковъ пули проникли на одинъ дюймъ.

На слѣдующій день, 26-го апрѣля, въ 10 часовъ утра, подполк. Спиридоновъ лично повелъ поѣздъ. Пришлось идти въ районѣ непріятельскихъ отрядовъ: одинъ удачный выстрѣлъ, и весь грузъ и составъ поѣзда неминуемо погибли бы. Еще важнѣе было обезпечить, чтобы въ случаѣ неудачи ни одинъ вагонъ, ни одинъ снарядъ не могли попасть въ руки врага.

Отрядъ шелъ на вѣрную смерть.

Было рѣшено, что въ случаѣ, если путь будетъ снова испорченъ и возвращеніе назадъ тоже станетъ невозможнымъ, взорваться на воздухъ. Для этого подъ паровозъ и вагоны были заложены динамитные патроны. Впереди поѣзда въ 3-верстномъ разстояніи шелъ особый паровозъ, на немъ ѣхалъ начальникъ отряда, весь путь стоявшій на подножкѣ, держась за ручки паровоза и зорко всматриваясь впередъ.

За этимъ авангарднымъ паровозомъ шелъ двойною тягою геройскій поѣздъ. Въ качествѣ машинистовъ ѣхали: на передовомъ авангардномъ паровозѣ поруч. Завадскій, а на поѣздѣ солдатъ и вольнонаемный машинистъ Петровъ, вызвавшійся ѣхать охотникомъ. На переднемъ паровозѣ поѣзда ѣхали ревизоръ движенія Рагоза и инженеръ Вишняковскій, которые, какъ и техники и другіе агенты дороги, сопровождавшіе поѣздъ, знали, на какой рискъ они шли, и тѣмъ не менѣе шли смѣло. Общее настроеніе, по разсказамъ очевидцевъ, было удивительное: всѣ сознавали опасность и всѣ были какъ-то величественно спокойны, ибо всѣ понимали, что на ихъ долю выпала почетная и трудная задача героическаго патріотизма.

Поѣздъ благополучно прошелъ Кинчжоу, гдѣ его встрѣтилъ начальникъ 4-й дивизіи ген. Фокъ, искренно и горячо поздравившій подполк. Спиридонова и его спутниковъ съ дѣйствительно молодецкимъ и самоотверженнымъ подвигомъ.



11-дюймовый снарядъ.

Артиллерія нашихъ манджурскихъ армій была организована по преимуществу въ бригады (отъ 4-хъ до 8-ми батарей, по 8-ми орудій въ каждой), приданныя къ пѣхотнымъ дивизіямъ, но, кромѣ того, въ распоряженіи главнокомандующаго имѣлась еще тяжелая и горная артиллерія, а именно: восточно-сибирскій осадный артиллерійскій полкъ (3 батальона, 14 ротъ), 4-й мортирный полкъ (командиръ — полк. Сергѣевъ), 5-й мортирный полкъ (полк. Святловскій), двѣ вост.-сиб. мортирныхъ (№№ 1-й и 2-й) батареи и восемь вост.-сиб. горныхъ батарей (№№ 1-й и 8-й). Тяжелая артиллерія представляла собою нѣчто въ родѣ общаго артиллерійскаго резерва, а горныя батареи приданы частямъ восточнаго отряда, оперировавшимъ къ востоку отъ манджурской жел. дороги.

Всего во всѣхъ трехъ нашихъ манджурскихъ арміяхъ было около 1.800 артиллерійскихъ орудій разныхъ типовъ и калибровъ и, кромѣ того, еще 26 крѣпостныхъ артиллерійскихъ ротъ.

При современной мѣткости и силѣ орудійнаго огня роль артиллеріи на войнѣ имѣетъ громадное значеніе, и, дѣйствительно, опытъ русско-японской войны показалъ, что въ современномъ бою дѣятельность артиллеріи должна быть развита до чрезвычайной степени. Теперь въ полевыхъ бояхъ употребляются такія орудія,

которыя въ прежнихъ войнахъ можно было видѣть развѣ лишь на крѣпостныхъ веркахъ.

Общее значеніе артиллеріи и условія ея дѣятельности въ современной обстановкѣ полевой войны невозможно разсматривать иначе, какъ въ связи съ фортификаціонными, дорожными, мостовыми, вспомогательными (телеграфная и телефонная сигнализація) и тому подобными работами. Поэтому въ особой заключительной главѣ мы выяснимъ характеръ и типичныя особенности современнаго артиллерійскаго боя, а здѣсь ограничимся лишь частнымъ обзоромъ дѣйствій артиллеріи и ея матеріальнаго оборудованія.

Однимъ изъ наиболѣе типичныхъ артиллерійскихъ боевъ минувшей кампаніи является двухдневный въ теченіе 10-го и 11-го іюля 1904 года бой подъ Дашичао, когда вполнѣ успѣшно состязалась наша артиллерія съ подавляющимъ числомъ японскихъ орудій.

Корреспондентъ „Daily Telegraph" даетъ живое описаніе этого боя, который онъ наблюдалъ съ высокой башни въ окрестностяхъ Нью-чжуана (Нью-чжуанъ отстоитъ отъ Дашичао на 21 километръ). Воздухъ былъ прозраченъ и можно было довольно ясно видѣть грандіозное зрѣлище сраженія; конечно, деталей различить было невозможно.

„Бой начался въ воскресенье, передъ наступленіемъ дня, и скоро оказалось, что сраженіе—одно изъ самыхъ жаркихъ и упорныхъ настоящей кампаніи. Русская атака началась жестокимъ артиллерійскимъ огнемъ трехъ расположенныхъ въ центрѣ батарей, и японцы были вынуждены измѣнить направленіе своего наступленія, двигавшагося сначала къ одному пункту, какъ разъ къ востоку отъ Дашичао. Пока происходило это передвиженіе, цѣлью общаго огня русскихъ батарей стала японская батарея къ сѣверу отъ Тапиншана. Она, вѣроятно, сильно пострадала. Пока шелъ этотъ артиллерійскій поединокъ, японцы отступили обратно въ горы, и для отдѣльнаго зрителя дѣло имѣло видъ японскаго пораженія. Небольшія облачка бѣлаго дыма и красныя вспышки огня указывали пункты, откуда сыпался непрерывный дождь русскихъ гранатъ и шрапнелей. Японскій огонь въ это время дѣйствовалъ порывисто, съ промежутками, и совершенно прекратился къ полудню, когда къ востоку отъ Дашичао въ бой неожиданно вступила свѣжая русская батарея, осыпавшая черезъ долину снарядами противоположную высоту.

„Въ два часа дня три дымовыхъ кольца, поднявшіяся на вершинѣ горы къ сѣверо-востоку отъ русскихъ позицій, показали, что японцы утвердились на новой позиціи. Эти кольца расширились, растянулись въ большіе полукруги. Вскорѣ на гребняхъ высочайшихъ окрестныхъ холмовъ можно было различить расплывчатую непрерывную линію японцевъ, спускавшихся къ ближайшей, болѣе низкой грядѣ. Въ отвѣтъ на это неожиданное движеніе русскіе выдвинули десять орудій на длинный невысокій гребень, который своимъ темнокоричневымъ цвѣтомъ выдѣлялся среди зеленой травы, бѣлыхъ и красныхъ утесовъ, характерныхъ для мѣстнаго пейзажа. Началась страшная канонада и на время стало невозможно разглядѣть картину боя за густыми облаками порохового дыма. Наконецъ, легкій вѣтеръ поднялъ завѣсу

и открылъ японскую линію въ 15-ти километрахъ къ востоку отъ Дашичао, на крутыхъ высотахъ, господствующихъ надъ всей мѣстностью. Русскія орудія продолжали гремѣть и, видимо, дѣйствовали отлично. Шумъ стоялъ страшный. Словно грохоталъ непрерывный раскатъ грома, сквозь который поминутно раздавались короткіе тяжкіе удары, сотрясавшіе землю.

„Солнце уже склонялось къ западу, когда на одной изъ грядъ холмовъ, которыми такъ богата эта горная страна, произошелъ драматическій поворотъ. Съ одного изъ холмовъ, какъ разъ надъ упрямыми русскими канонирами, защищавшими послѣднюю позицію у Дашичао съ неукротимой храбростью, японскія батареи, существованія которыхъ до сихъ поръ никто не подозрѣвалъ, открыли истребительный огонь, и въ то же время со всѣхъ сторонъ въ долину начали поспѣшно спускаться отряды японской пѣхоты. Теперь уже наступали японцы; но прошло еще



Обстрѣливаніе дер. Хейгиутай.

цѣлыхъ два часа, прежде чѣмъ русскія орудія замолчали. Русскіе артиллеристы поддерживали огонь, пока японцы, получившіе тѣмъ временемъ подкрѣпленія, заняли позиціи прямо противъ нихъ. Тогда они отступили къ Дашичао".

Изъ эпизодовъ боя у Дашичао особенно любопытенъ артиллерійскій бой 11-го іюля. О немъ разсказано въ „Рус. Инв." слѣдующее:

Въ славномъ дѣлѣ 11-го іюля 2-я батарея 9-й восточно-сибирской стрѣлковой артиллерійской бригады подъ командой полковника Пащенко съ большимъ успѣхомъ состязалась съ 6-ю японскими батареями въ теченіе 15-часового непрерывнаго боя. Вотъ нѣкоторыя детали этой безпримѣрной въ исторіи артиллерійской дуэли неравныхъ силъ по своей продолжительности, силѣ и мѣткости огня и числу выпущенныхъ снарядовъ.

Бой начался съ 5 ч. утра. На позицію были вызваны 2-я и 3-я батареи 9-й восточно-сибирской стрѣлковой бригады. 2-я батарея открыла огонь въ $6^1/_2$ ч. утра.

Къ 10 часамъ утра были обнаружены всѣ японскія батареи, которыя расположились приблизительно на разстояніи 6 верстъ у гряды горъ, вырисовывавшихся въ различныхъ причудливыхъ формахъ.

До 5 ч. вечера японцы не могли обнаружить расположенія батареи. 2-я батарея сдѣлала 12 переносовъ огня по японскимъ батареямъ, заставляя ихъ безпрерывно мѣнять позиции и замолкать каждую изъ вновь оживавшихъ батарей.

Въ 5 часовъ дня ко 2-й батареѣ пристроилась батарея подполковника Яжинскаго, который сейчасъ же выбылъ изъ строя и подполковнику Пащенко приказано было командовать двумя батареями. Пристраивавшуюся батарею подп. Яжинскаго японцы замѣтили и съ этого времени начали обсыпать снарядами и 2-ю батарею. Но, къ счастью, батарея была такъ хорошо укрыта, что боковые японскіе наблюдатели—китайцы не могли дать указаній о точномъ мѣстѣ расположенія батареи и стрѣльба батарей была почти безрезультатна. Во 2-й батареѣ къ концу боя оказалось нижнихъ чиновъ убитыхъ 2, 7 тяжело и 5 легко раненыхъ, 26 контуженныхъ; лошадей—6 убито и 3 ранено.

2-я батарея стрѣляла исключительно при помощи угломѣра.

Въ теченіе 15-часового безпрерывнаго боя она выпустила 4.178 патроновъ и нанесла серьезныя поврежденія японскимъ батареямъ. Увѣряютъ, что двѣ изъ нихъ были уничтожены совершенно.

Во время боя около 11 ч. утра подп. Пащенко былъ раненъ въ лѣвую руку шрапнельной пулей на вылетъ съ поврежденіемъ надкостницы. Какой-то санитаръ Краснаго Креста, замѣтивъ, что подп. Пащенко уронилъ бинокль, подбѣжалъ и сдѣлалъ наскоро перевязку, послѣ которой командиръ продолжалъ съ такимъ же успѣхомъ поражать непріятельскія батареи до конца боя.

Затѣмъ, во время боя, когда японцы обсыпали фугасными снарядами сопку, на которой находился командиръ 2-й батареи, нѣсколько стакановъ упало возлѣ командира, два снаряда, разорвавшіеся невдалекѣ, отбросили его въ сторону, сбили фуражку и осколками пробили чехолъ на ней.

Къ 11 ч. веч. бой совершенно закончился и войска начали отступать.

За славное дѣло 11-го іюля 2-я батарея еще на позиціи удостоилась благодарности командира корпуса, который, подойдя къ батареѣ, снялъ фуражку, поклонился въ поясъ, благодарилъ молодцовъ и пожелалъ скорѣйшаго выздоровленія лихому молодцу командиру. Командира 2-й батареи послѣ 15 часовъ боя измученнаго, усталаго и изнемогшаго отправили въ госпиталь курскаго губернскаго земства, гдѣ въ теченіе 12-го іюля онъ пролежалъ въ безпамятствѣ; 13-го іюля удостоился благодарности командующаго арміей, который лично вручилъ подполковнику Пащенко орденъ св. Станислава 2-й степени съ мечами, добавивъ, что это помимо награды по представленію начальства.

Не мало иностранныхъ агентовъ и корреспондентовъ побывало въ этотъ день въ госпиталѣ, заходили въ палату познакомиться съ командиромъ славной батареи и просили разрѣшенія помѣстить въ своихъ дневникахъ со словъ самого командира дѣло 2-й батареи.

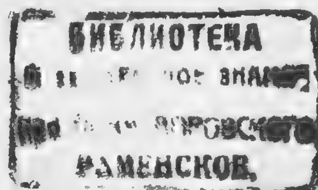
Не всегда, разумѣется, дѣйствія нашей артиллеріи оканчивались столь блестяще, и случайности войны не разъ дѣлали положеніе нашей артиллеріи въ бою трагическимъ. Яркимъ примѣромъ измѣнчиваго боевого счастья является одинъ изъ эпизодовъ шахейскихъ боевъ—гибель артиллерійскаго дивизіона 9-й артиллерійской бригады полковника Смоленскаго въ ночь съ 29-го на 30-е сентября. Послѣ отхода корпуса дивизіонъ сталъ въ заранѣе приготовленныхъ ложементахъ, съ хорошо устроенными ровиками и блиндажами для прикрытія. Впереди батарей деревня и сопка были заняты нѣсколькими ротами пѣхоты отъ полка, который съ 26-го сентября находился въ непрерывной перестрѣлкѣ съ непріятелемъ и послѣднія двое сутокъ не имѣлъ возможности отдохнуть.

Весь день 30-го сентября на батареяхъ кипѣла боевая работа. Обстрѣливали шрапнелями впереди лежащую деревню, гдѣ, по свѣдѣніямъ, собирались въ большихъ силахъ японцы. Стрѣльба не мѣшала обычному теченію жизни и на батареѣ



Батарея на русскомъ островѣ.

пили чай, обѣдали, разговаривали, смотрѣли въ бинокль и работали непрерывно. Передки подъѣзжали и отъѣзжали; носили патроны, бѣгали со снарядами, заряжали, наводили и стрѣляли. Устать было отъ чего. День былъ душный. Послѣ страшной грозы и ливня, бывшихъ ночью съ 29-го на 30-е сентября, утромъ парило, земля стала вязкая и скользкая, прилипала къ ногамъ и медленно сохла. Вечеромъ горѣлъ чудный закатъ, и прохладная ночь смѣнила душный день. Отдыхать не пришлось. Вечеромъ прислали изъ штаба корпуса извѣстіе, что ожидается атака непріятеля. На батареяхъ напились чаю, поужинали сухарями и консервами. Орудія зарядили картечью и около орудій поставили по два лотка патроновъ, установленныхъ на картечь. Зарядные ящики были выкачены, лошади объамуничены, передки запряжены. Съ наступленіемъ темноты ихъ придвинули къ батареямъ. Половина прислуги бодрствовала у орудій. Въ блиндажахъ были зажжены потайные фонари. Роты прикрытія выслали впередъ отдѣльные сторожевые посты. Несмотря на сильное нервное возбужденіе, утомленіе брало свое, и свободные люди крѣпко спали, а бодрствовавшие тихо переговаривались между собою у орудій. Ночь была прохладная, ясная; молодая луна кротко свѣтила.



До разсвѣта еще было далеко, всего было 3 часа ночи, когда впереди батареи раздались ружейные выстрѣлы. Въ ночной тишинѣ они отдались гулко и громко и, смѣшавшись со свистомъ пуль, нарушили тишину ночи и напряженное молчанiе батареи. Батарея проснулась. Появились офицеры. Номера стали при орудiяхъ. Черезъ минуту немолчно затрещали пачками японцы и начались сухiе и отрывистые залпы нашихъ. Ночное нападенiе состоялось. Полковникъ Смоленскiй приказалъ вынуть установленные на картечь патроны, поставить прицѣлы на 50—65 дѣленiй и открыть стрѣльбу по площадямъ впереди лежащихъ деревень съ цѣлью обстрѣлять могущiе тамъ скрываться резервы атакующаго непрiятеля.

Вскорѣ все стихло. Отбили ли наши атаку японцевъ и отошли ли—на батареяхъ не знали. На батареѣ воцарилась тишина. Трудно было бороться съ предутренней дремой.

Наступалъ туманный разсвѣтъ. Гасли одна за другою звѣзды. У деревни впереди опять затрещали ружья, батареи открыли бѣглый огонь съ установкой на 40 дѣленiй и сейчасъ же замолчали. Огонь стихъ. Прошло нѣсколько томительныхъ минутъ. Мимо батарей проворно отходила измученная пѣхота. Полковникъ Смоленскiй приказалъ бывшимъ при нихъ офицерамъ собрать людей и оставаться при батареяхъ.

Чувствовалось, что впереди что-то произошло, но что—никто не зналъ. Теперь вся батарея была наготовѣ. Полковникъ Смоленскiй и батарейные командиры стояли на брустверахъ и вглядывались въ даль. Вдругъ въ волнахъ тумана показалась темная линiя надвигавшихся людей. Прошло двѣ—три томительныя минуты. Силуэты обратились въ людей, стали видны краски. Это были солдаты въ шинеляхъ и фуражкахъ съ бѣлыми околышами, между ними виднѣлись люди въ бѣлыхъ папахахъ.

Они шли къ батареямъ быстрымъ шагомъ, постепенно загибая правымъ флангомъ впередъ. Ружья они несли на плечо. Сзади нихъ виднѣлись еще темныя линiи людей и оттуда раздавались выстрѣлы.

— Ваше высокоблагородiе, это японцы,—воскликнулъ кто-то изъ солдатъ, бывшiй близко отъ Смоленскаго.

— Нѣтъ, это свои, это наша пѣхота,—отвѣчалъ командиръ дивизiона и, спустившись, набросалъ донесенiе, что наша пѣхота отходитъ и онъ не считаетъ возможнымъ оставаться съ батареями на этой позицiи. Подпоручикъ Гудима открылъ огонь своей полуротой и отправилъ кухню назадъ. Но его огонь сейчасъ же былъ остановленъ по приказанiю полковника Смоленскаго, все еще увѣреннаго, что это наша пѣхота.

Опасаясь поражать ее и желая обстрѣлять тѣхъ, которые шли сзади, полковникъ Смоленскiй приказалъ батареямъ открыть бѣглый огонь съ установкой прицѣла не менѣе 30 дѣленiй...

Между тѣмъ цѣпи спустились съ сопки и быстро охватывали лѣвый флангъ 6-й батареи. Разстоянiе между ними и батареей быстро уменьшалось, а недоразумѣнiе продолжалось. „Это японцы“—говорили одни. „Нѣтъ, наши; смотрите, бѣлые околыши нашего пѣхотнаго полка“. И вотъ, ближе и ближе, уже всего полтораста

шаговъ отдѣляютъ ихъ отъ орудій. Теперь ясно видно, что это японцы. Однотипныя темныя морды, одинаковые черные усы...

— „Бѣглый огонь, трубки на ноль!“—раздается команда, но уже поздно... Шрапнель не картечь, она рвется сзади и наноситъ слишкомъ мало пораженій, она не въ силахъ остановить стремительную атаку японцевъ. Прикрытія кидаются къ батареѣ и открываютъ жестокій огонь по японцамъ. На секунду они сдержали ихъ порывъ, но въ слѣдующій мигъ японцы уже были на батареяхъ. Батареи, какъ самостоятельныя единицы, умерли, и начали порознь умирать тѣ лица, которыя одушевляли ихъ, которыми жили и дѣйствовали пушки...

По Мандаринской дорогѣ двигались густыя колонны японцевъ. Батареямъ и прикрытію оставалось одно изъ двухъ: или бѣжать, бросивъ все, укрываясь балками, или умереть. Никто не колебался. Вѣрные своему долгу, офицеры и солдаты остались на батареяхъ.



Батарея.

Однимъ изъ первыхъ, пораженный пулею, упалъ Смоленскій. Къ нему кинулись его солдаты,—но онъ не позволилъ нести себя, а приказалъ убирать затворы и стрѣляющія приспособленія, самъ же, въ смертельной агоніи, вползъ на брустверъ и оттуда смотрѣлъ, какъ умирала 4-я батарея. Теперь уже никто не стрѣлялъ изъ орудій. Не было ни пачекъ, ни залповъ, а шла страшная штыковая работа. Иногда раздастся одинокій выстрѣлъ и прерветъ чье-либо тяжелое хрипѣніе.

Первые проблески зари освѣтили отчаянную рукопашную схватку. Одинаково одѣтые люди дрались до изнеможенія. Дорого продавали свою жизнь артиллеристы и прикрывавшіе артиллерію пѣхотинцы, и японцы пробивали штыками и прикладами черепа уже лежащимъ на землѣ солдатамъ.

Каждый человѣкъ сталъ героемъ. Тутъ, передъ лицомъ смерти, все позабылось: домъ, семья, всѣ радости жизни. Тутъ или дрались до безумія, съ пѣной у рта, или спасали раненыхъ, обезцѣнивали орудія, вынимая изъ нихъ затворы, прицѣлы и стрѣляющія приспособленія.

Смертельно раненый штабсъ-капитанъ Исаевъ бросился на брустверъ и выпустилъ всѣ патроны изъ своего револьвера по окружавшимъ его со штыками япон-

цамъ. „Не бросайте орудія“,—въ предсмертныхъ судорогахъ говорили офицеры. Передки кидались въ эту кипѣнь людской борьбы, и раненые люди поднимали хоботы орудій и падали тутъ же среди страшной бойни. Видя гибель лошадей, командиръ роты, капитанъ Петкевичъ, приказалъ своимъ людямъ увозить орудія на себѣ. Младшій офицеръ его роты, подпоручикъ Ждановъ, уже кинулся въ самую сѣчу, ведя за собою людей, уже взяли и повезли они два орудія, но убитый палъ Ждановъ, пали и тѣ, кто потащилъ эти орудія.

Штабсъ-капитанъ Лунскій, раненый однимъ изъ первыхъ, наскоро перевязавшись у Сахепу, бросился снова къ уже занятой японцами батареѣ и, съ оставшимися въ живыхъ поручиками Студенцовымъ, Животовскимъ и Брянчаниновымъ, собиралъ отходившихъ людей и снова велъ ихъ въ бой, пытаясь отнять дорогія орудія. Тутъ не было чиновъ, не было частей. Артиллеристы, пѣхотинцы—всѣ равно бились за русскія пушки, за честь своего мундира. Неохотно уходили раненые. Живые старались если не увезти, то дорого отдать свои орудія.

4-я батарея, какъ нѣсколькими мгновеніями позже охваченная потокомъ японской атаки, успѣла унести всѣ замки и стрѣляющія приспособленія. Взводный фейерверкеръ этой батареи, Павелъ Калачникъ, оставшись за старшаго при передкахъ этой батареи и видя, что попытки сосѣдей увезти орудія кончились гибелью лошадей, подъ сильнымъ огнемъ отвелъ передки, искусно лавируя по балкамъ, и тѣмъ спасъ конскій составъ батареи отъ неминуемой гибели. Канониръ 4-й батареи, Кириллъ Левада, схвативъ у убитаго солдата винтовку и патроны, прикрывалъ своею стрѣльбою товарищей, уносившихъ замки отъ орудій. Бросавшіеся на него японцы всѣ были поражены его мѣткими и спокойными выстрѣлами. Батарея пустѣла постепенно. Медленно и неохотно уходили съ нея люди. Фельдшеръ Семенъ Дмитренко до конца оставался въ окопѣ, перевязывая раненыхъ, и ушелъ послѣднимъ.

5-й батареи канониръ Гордѣй Кормухинъ поднялъ на могучія плечи своего раненнаго въ ногу поручика Крамарева и несъ его на себѣ до тѣхъ поръ, пока самъ не упалъ, раненный въ обѣ ноги... Ему помогалъ канониръ Логинъ Роговъ, но когда Кормухинъ былъ раненъ, Роговъ одинъ донесъ своего офицера до перевязочнаго пункта.

И все это дѣлалось подъ градомъ пуль, дѣлалось тогда, когда подойти къ раненому было идти на вѣрную смерть, на вѣрныя раны. Канониры Модестъ Перчукъ и Михаилъ Протоцкій, увидѣвъ, что ихъ фейерверкеры ранены, вынесли каждый своего фейерверкера.

Когда 5-я батарея потеряла убитыми и ранеными всѣхъ офицеровъ и почти всю прислугу, а японцы были въ нѣсколькихъ шагахъ отъ батареи, взводные фейерверкеры Семенъ Кротковъ, Василій Маховъ и канониры Николай Леченъ и Ефимъ Пындекъ остались одни при своихъ орудіяхъ и, работая сами, успѣли еще дать по нѣскольку выстрѣловъ по японцамъ, и отошли отъ орудій только тогда, когда японцы бросились въ штыки и вскочили на брустверы ложементовъ. Въ той же батареѣ фельдфебель Андрей Дайниченко и младшій фейерверкеръ Архипъ Кондратенко, увидѣвши, что лошади, подававшія передокъ, испуганныя окружавшей

свалкой, опрокинули его,—несмотря на то, что кругомъ были японцы, выпрягли лошадей и тѣмъ спасли ихъ.

Больше и скорѣе всего пострадала 6-я батарея. Потерявши всѣхъ офицеровъ, кромѣ поручика Животовскаго, поскакавшаго за передками, она осталась безъ начальниковъ и безъ прислуги. Но тѣ, что остались еще въ живыхъ, частью уже раненые, не теряли надежды на спасеніе батареи. Взводный фейерверкеръ Маркъ Калишевскій вмѣстѣ съ раненымъ фейерверкеромъ Иваномъ Старченко и бомбардиромъ-наводчикомъ Лаврентіемъ Шимашикомъ собирали отступавшую пѣхоту въ свой окопъ, и вмѣстѣ съ нею отстрѣливались отъ японцевъ, пока не были выбиты штыками, при чемъ Шимашикъ былъ убитъ. Доведенные до отчаянія, сознавши, что уже нѣтъ больше спасенія, люди хотѣли сдѣлать хотя что-либо. 6-й батареи бомбардиръ-лаборатористъ Иванъ Диденко, вынувъ рукоять затвора изъ орудія, понесъ ее съ батареи, но въ это время замѣтилъ раненаго младшаго фейерверкера Григорія Морозова. Несмотря на то, что кругомъ уже завершался финальный аккордъ кровавой драмы, Диденко остановился, закопалъ рукоять затвора и вынесъ изъ огня Морозова.



Китайскія крѣпостныя ружья.

Даже раненые, въ тяжелыхъ мученіяхъ, помнили свой долгъ и не думали о личномъ спасеніи. Канониръ Федоръ Гусаровъ вынулъ стрѣляющій механизмъ изъ своего орудія и пошелъ съ батареи, занимаемой японцами, но въ это время услышалъ окликъ—„помоги“. Его звалъ бомбардиръ-наводчикъ Присяжнюкъ, несшій изъ окопа раненаго поручика Лещинскаго. Они проходили подъ перекрестнымъ огнемъ японцевъ, и Присяжнукъ вскорѣ былъ убитъ. Гусаровъ понесъ одинъ трупъ уже скончавшагося у нихъ на рукахъ Лещинскаго, и несъ его до тѣхъ поръ, пока не получилъ самъ мучительной раны въ мочевой пузырь; тогда только оставилъ онъ трупъ убитаго Лещинскаго, но стрѣляющій механизмъ донесъ все-таки до перевязочнаго пункта, гдѣ и сдалъ его фельдшеру. Ѣздовые Петръ Гришкинъ и Степанъ Пелевинъ прорвались со своимъ передкомъ въ самую чащу боя, канониръ Матвѣй Сивковъ подавалъ имъ орудіе... но лошади были убиты подскочившими японцами, а сами они ранены и, отбиваясь шашками, проползли на перевязочный пунктъ. Батарейный фельдшеръ Павелъ Медяникъ перевязалъ въ батарейномъ окопѣ всѣхъ раненыхъ и вынесъ на себѣ всѣ переданныя ему части орудій...

Славно и честно сражались батареи полковника Смоленскаго, мстя за смерть своего начальника. Достаточно сказать, что 5-я батарея потеряла 4-хъ изъ 5-ти офицеровъ и 59 человѣкъ прислуги; 4-я батарея во время этой суматохи дала 10 залповъ, привела орудія въ негодность и потеряла командира батареи, одного офицера и 16 человѣкъ прислуги; ѣздовые пятой батареи, пытавшіеся подать передки, потеряли 100 лошадей изъ 114...

Въ эту тяжелую ночь пѣхотное прикрытіе умирало вмѣстѣ съ артиллеристами на батареяхъ. Находившаяся при 6-й батареѣ рота подъ командою подпоручика Гудима и при прапорщикѣ Казначеевѣ, имѣя въ своемъ составѣ 158 человѣкъ, бросилась на японцевъ въ штыки. Подпоручикъ Гудима былъ убитъ, но рота не дрогнула; ее продолжалъ вести Казначеевъ, и велъ, пока его не ранили въ колѣно. Тогда команду принялъ фельдфебель Бугайцевъ, но и онъ вскорѣ палъ, тяжело раненый... Рота дралась безъ начальника.

Когда разсвѣло, и солнце освѣтило унылую картину мертвыхъ батарей, къ нашему резерву пришло 7 человѣкъ пѣхотнаго прикрытія. Это были послѣдніе, которые ушли вмѣстѣ съ артиллеристами. Раньше уносили раненыхъ, но и такихъ было немного. Къ вечеру отъ одной изъ ротъ прикрытія набралось 35 человѣкъ; 80% потерь вынесла эта доблестная рота, свято погибшая на своемъ посту.

Остальныя двѣ роты прикрытія держались еще нѣкоторое время. Когда капитанъ Петкевичъ, командиръ одной изъ двухъ ротъ, былъ взятъ въ плѣнъ, а подпоручикъ Ждановъ, смѣнившій его, былъ убитъ, ротами командовалъ командиръ другой роты, заурядъ-прапорщикъ Лабунецъ. Но и онъ былъ раненъ. Роты принялъ фельдфебель Черкашинъ, отведшій жалкіе остатки ихъ къ резерву...

Умерли батареи... Въ разныхъ позахъ, сидя, лежа, прислонившись къ облитымъ кровью и мозгомъ орудіямъ, лежали ихъ славные защитники. Немногіе изъ нихъ дышали. Ихъ добивали, проламывая черепа, озвѣрѣлые, позабывшіе долгъ солдата японцы. Солнце всходило красное, будто омоченное людскою кровью. Мертвая тишина царила кругомъ. И цѣлый день стояли мертвыя батареи, обстрѣливаемыя съ обѣихъ сторонъ нашими и японцами. Упорный бой кипѣлъ по всей линіи...



При современныхъ условіяхъ войны, гдѣ артиллеріи отводится столь видная и доминирующая роль, благопріятный исходъ военныхъ дѣйствій зависитъ не столько отъ героизма и самоотверженія, сколько отъ разныхъ другихъ условій, между которыми одно изъ важнѣйшихъ мѣстъ занимаетъ матеріальное

оборудованіе артиллеріи необходимыми для нея зарядами, снарядами и вообще боевыми припасами.

Въ минувшую кампанію, для поддержанія въ исправности матеріальной части артиллеріи и ручного оружія въ дѣйствующихъ войскахъ, а также и для замѣны негодныхъ, испорченныхъ и утраченныхъ войсками въ бояхъ и на походѣ предметовъ артиллерійскаго довольствія, въ Мукденѣ былъ устроенъ центральный и общій для всѣхъ трехъ армій складъ матеріальной части артиллеріи и ручного оружія. Кромѣ того, тамъ же была устроена громадная и хорошо оборудованная артиллерійская мастерская. Складъ этотъ и мастерская въ достаточной мѣрѣ служили къ достиженію той цѣли, для которой они были организованы. Само собою разумѣется, было бы весьма полезнымъ имѣть при каждой изъ трехъ манджурскихъ армій особый складъ и подвижную мастерскую, но крайней необходимости въ этомъ не ощущалось, и лишь при первой арміи былъ устроенъ особый складъ огнестрѣльныхъ припасовъ, начавшій функціонировать въ періодъ мукденскихъ боевъ на третьемъ разъѣздѣ Фушунской вѣтки близъ дер. Тавагоуза. При другихъ арміяхъ были устроены лишь небольшіе частные склады, снабжавшіе артиллерійскіе парки. Кромѣ того, для усиленія питанія боевыми припасами дѣйствующихъ войскъ, въ зависимости отъ потребности въ этомъ, а равно для поддержанія постоянной связи между парками дѣйствующихъ корпусовъ и промежуточными складами огнестрѣльныхъ припасовъ, были устраиваемы небольшіе склады, общіе для нѣсколькихъ парковъ и имѣющіе значеніе промежуточныхъ магазиновъ.

Что касается замѣны испорченныхъ орудій и ихъ частей, то это производилось непосредственными распоряженіями главнаго инспектора артиллерійской части при главнокомандующемъ изъ особыхъ складовъ матеріальной части артиллеріи, находившихся въ его вѣдѣніи и расположенныхъ въ гор. Мукденѣ и Харбинѣ. Во время мукденскихъ боевъ приходившія въ негодность полевыя скорострѣльныя, горныя и поршневыя орудія съ ихъ лафетами отправлялись въ мукденскій артиллерійскій складъ, гдѣ полевыя скорострѣльныя орудія съ лафетами были частью отремонтированы и частью замѣнены новыми, а прочія орудія вывезены въ Харбинъ. Такимъ образомъ, брошенными на позиціяхъ оставались исключительно тѣ артиллерійскія орудія, которыя въ бою были настолько изуродованы, что уже никоимъ образомъ не могли быть использованы непріятелемъ.

Значительно большія затрудненія представляло снабженіе войскъ пулеметами: въ пулеметахъ всегда ощущался значительный недостатокъ, а между тѣмъ у непріятеля ихъ было достаточно, да и вообще ихъ, по условіямъ войны, требовалось значительно болѣе, чѣмъ ихъ было въ дѣйствительности въ нашихъ дѣйствующихъ войскахъ. Кое-какія мѣры къ устраненію этого недостатка принимались, какъ главнокомандующимъ арміями, такъ и главнымъ инспекторомъ по артиллерійской части при немъ. Но эти мѣры не привели къ сколько-нибудь удовлетворительнымъ результатамъ, и до самаго конца войны наши дѣйствующія войска все такъ же нуждались въ пулеметахъ, какъ и въ началѣ войны.

Относительно довольствія войскъ ручнымъ огнестрѣльнымъ оружіемъ, а также

и оружіемъ холоднымъ, до мукденскихъ боевъ войсками предъявлялись требованія весьма незначительныя, которыя безпрепятственно удовлетворялись изъ мукденскаго склада ручного оружія, находившагося въ вѣдѣніи главнаго инспектора по артиллерійской части при главнокомандующемъ. Въ періодъ мукденскихъ боевъ и непосредственно за ними требованія на ручное оружіе возросли въ колоссальномъ размѣрѣ, и удовлетворить эти требованія въ сколько-нибудь значительномъ размѣрѣ уже не представлялось возможнымъ.

Артиллерійскія части во все время кампаніи сильно нуждались въ различныхъ предметахъ матеріальной части артиллеріи въ замѣнъ утраченныхъ, испорченныхъ и пришедшихъ въ негодность. Удовлетворить эти требованія представлялось также



Замаскированное орудіе.

весьма затруднительнымъ, ибо, въ этомъ отношеніи, запасы артиллерійскихъ складовъ были очень скоро истощены, а полученіе этихъ предметовъ изъ Россіи было не легко по дальности разстоянія.

Для удовлетворенія потребностей артиллерійскихъ частей дѣйствующихъ войскъ, въ пополненіе убыли въ нихъ лошадей, былъ устроенъ, при каждой арміи отдѣльно, строевой отдѣлъ передового артиллерійскаго запаса. Поддержаніе перемѣннаго состава этого запаса, въ положенномъ по штату количествѣ, производилось за счетъ главнаго строевого артиллерійскаго запаса, находившагося въ Харбинѣ. Въ отношеніи конскаго состава, пополненіе дефектовъ, за малыми лишь исключеніями, было вполнѣ удовлетворительно, и только въ тѣхъ случаяхъ, когда почему-либо сношеніе съ строевымъ отдѣломъ конскаго запаса прерывалось или было затруднено, тѣ или другія артиллерійскія батареи ощущали недостатокъ въ лошадяхъ.

Насколько великъ былъ расходъ въ боевыхъ припасахъ арміи, видно изъ того, что, въ среднемъ, расходъ патроновъ не всегда могъ быть въ достаточной мѣрѣ удовлетворенъ соотвѣтственными артиллерійскими складами. Въ виду значительной растянутости позицій, занятыхъ дѣйствующими войсками, неудовлетворительности грунтовыхъ дорогъ, ведущихъ къ гористой мѣстности большинства позицій, и огромной скорострѣльности нашихъ орудій и ружей, выпускавшихъ въ дни наибольшаго напряженія боя свыше 500 патроновъ на орудіе и 300 патроновъ на винтовку запаса артиллерійскихъ патроновъ какъ и патроновъ ружейныхъ, оказалось недостаточно для своевременнаго удовлетворенія войскъ на позиціяхъ. Этотъ недостатокъ до нѣкоторой степени устранялся тѣмъ, что на передовыя линіи изъ артиллерійскихъ парковъ и промежуточныхъ складовъ отправлялись казенные и вольнонаемные арбяные и вьючные транспорты съ боевыми припасами. Въ нѣкоторыхъ, исключительныхъ случаяхъ, это транспортированіе удавалось организовать очень удобно и, пожалуй, даже остроумно: на передовыя позиціи отправлялись санитарные транспорты за ранеными и, отправляясь впередъ, они нагружались боевыми припасами, которые и выгружались на боевой линіи, затѣмъ принимали больныхъ и раненыхъ и отвозили ихъ къ резервамъ.



Въ минувшую кампанію, какъ извѣстно, были примѣнены въ полевой войнѣ осадныя орудія. Эти осадныя орудія располагались въ окопахъ осадной профили, при чемъ для 42-линейныхъ пушекъ эти окопы, въ большинствѣ случаевъ, врѣзывались въ естественныя складки мѣстности.

До начала февраля всѣ дѣйствія, какъ японскихъ, такъ и нашихъ осадныхъ батарей сводились, главнымъ образомъ, къ нащупыванію и вызову огня батарей противника, для оріентировки въ расположеніи таковыхъ на позиціи. Но въ началѣ февраля были обнаружены у японцевъ крупныя осадныя батареи, а именно, батареи имѣвшія орудія съ 5—6, и даже 8-дюймовыми мелинитовыми бомбами, при чемъ эти батареи были расположены чрезвычайно скрыто, и мы могли наблюдать ихъ лишь съ высоты Эрдагоу. Большая часть этихъ батарей была расположена между сопками „Сахарная голова“ и „Двугорбая“.

Съ 12-го февраля японцы начали бомбардировку Путиловской и Новгородской сопокъ, продолжавшуюся въ теченіе всѣхъ послѣдующихъ дней мукденскаго боя съ 7 час. утра до поздняго вечера.

На фронтѣ отъ Хуатхайской сопки до дер. Синлунтунь, лежащей къ югу отъ высоты Эрдагоу, были обнаружены 5—6 осадныхъ батарей, сосредоточившихъ въ теченіе 12, 13 и 14-го февраля весь свой огонь по Путиловской и Новгородской сопкамъ. Въ теченіе этихъ дней противъ нихъ дѣйствовали всѣ наши осадныя ба-

тареи, сосредоточивая поперемѣнно огонь своихъ орудій на болѣе важныхъ для насъ японскихъ батареяхъ.

Лишь только огонь нашихъ батарей былъ направляемъ на одну изъ группъ непріятельскихъ орудій, какъ тотчасъ же въ направленіи ихъ начинались паденія фугасныхъ бомбъ нѣсколькихъ батарей со стороны непріятеля. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что всякій разъ обстрѣливалась площадь нѣсколько впереди группъ 6-дюймовыхъ батарей, при чемъ, судя по угламъ паденія бомбъ, можно думать, что это были для непріятельскихъ орудій предѣльныя дистанціи, и что до нашихъ орудій непріятельскіе снаряды не долетали на 100—150 саженей по причинѣ недостаточной дальнобойности японскихъ орудій.

Благодаря столь удачному обстоятельству, наши 6-дюймовыя батареи почти не несли никакого пораженія. Кромѣ случайныхъ осколковъ, ни одинъ снарядъ не попадалъ на наши батареи, тогда какъ наша группа осадныхъ батарей вполнѣ свободно распредѣляла свой огонь по желанію. Наблюдательный пунктъ, высланный на Новгородскую сопку и соединенный телефономъ съ полевыми батареями, вскорѣ отказалъ, такъ какъ всѣ провода были повреждены, а телефонисты переранены. По этой причинѣ управленіе огнемъ нашихъ 6-дюймовыхъ батарей велось съ высоты Эрдагоу и наблюдательнаго пункта у дер. Уаньдзятунь.

Въ нѣсколько иныхъ и болѣе тяжелыхъ условіяхъ находилась 42-линейная батарея, которая съ первыхъ же дней боя начала нести потери въ людяхъ; кромѣ того, упавшей бомбой, разорвавшейся на орудійномъ дворикѣ, былъ поврежденъ лафетъ. Тѣмъ не менѣе 42-линейная батарея весьма успѣшно состязалась съ 2—3 осадными батареями, расположенными восточнѣе сопки „Сахарная голова“.

15-го февраля стрѣльба японскихъ батарей по нашимъ осаднымъ батареямъ еще болѣе усилилась и впервые были замѣчены паденія 11-дюймовыхъ бомбъ, снаряженныхъ дымнымъ порохомъ. 11-дюймовыя мортиры или гаубицы были замѣчены по дыму отъ выстрѣловъ у сопки „Сахарная голова“, а бомбы этихъ мортиръ или гаубицъ падали въ различныхъ направленіяхъ съ поразительною мѣткостью. Большинство ихъ было направлено на Путиловскую и Новгородскую сопки и группу 6-дюймовыхъ батарей, при чемъ эти послѣднія, не будучи пристрѣлены въ предшествующіе дни, и теперь мало страдали отъ 11-дюймовыхъ бомбъ, падающихъ значительно впереди и въ сторонѣ отъ батарей. Одна изъ бомбъ упала на батареѣ сзади хода сообщенія батареи съ пороховыми погребками, но, по счастью, не разорвалась; другая бомба упала еще нѣсколько далѣе, разрушивъ часть полотна желѣзной дороги.

Всѣ эти дни полевая артиллерія японцевъ мало принимала участія въ бомбардировкѣ нашихъ позицій: только нѣкоторыя изъ непріятельскихъ боевыхъ батарей, и то не болѣе какъ съ десятокъ орудій, обстрѣливали шимозами наши позиціи. Но 17-го февраля японцы внезапно открыли огонь сразу всѣхъ своихъ полевыхъ и осадныхъ батарей, доведя такимъ образомъ интенсивность артиллерійскаго огня до крайнихъ предѣловъ. Было очевидно, что непріятель подготовляетъ близкую атаку пѣхоты и кавалеріи на наши позиціи. И, дѣйствительно, около 11 час. дня

непріятельскіе резервы стали группироваться около Двугорбой сопки и дер. Пуцово. Немедленно туда былъ сосредоточенъ огонь всѣхъ нашихъ батарей.

Въ этотъ же періодъ боя одна изъ полевыхъ японскихъ батарей, скрытно отъ нашего наблюденія, заняла укрѣпленную позицію у Хуатхайской сопки, давшей возможность фланкировать всю группу нашихъ 6-дюймовыхъ батарей. Но быстро пристрѣлянная, благодаря значительному числу заранѣе пристрѣлянныхъ пунктовъ на непріятельскихъ позиціяхъ, эта японская батарея немедленно же попала подъ огонь нѣсколькихъ орудій нашей 6-дюймовой батареи. Мелинитовыя бомбы этихъ орудій сдѣлали огонь непріятельской батареи очень безпорядочнымъ: не пристрѣлявшись по нашимъ осаднымъ батареямъ, японскія орудія рѣдкими залпами искали наши орудія по всему тылу и особенно сзади дер. Уаньдзятунь, не причиняя намъ сколько-нибудь значительнаго вреда.



Въ закрытіи.

Поведенная по всей линіи атака японцевъ на позиціи 1-го армейскаго корпуса была очень скоро отбита огнемъ нашихъ полевыхъ батарей. Тѣмъ не менѣе, въ оврагѣ, южнѣе дер. Нанчанзанъ, сгруппировались значительныя силы японцевъ, и потому было отдано приказаніе полевой и осадной артиллеріи совмѣстнымъ огнемъ немедленно выбить непріятеля изъ этого оврага, что и было исполнено нашими артиллеристами быстро и вполнѣ успѣшно.

Ночью этого же числа японцы снова повели, уже третью по счету, атаку, и снова сгруппировали свои резервы все въ томъ же оврагѣ, южнѣе дер. Нанчанзана, вслѣдствіе чего наши осадныя батареи 6-дюймовыхъ орудій получили приказаніе еще разъ выбить подготовляющаго атаку непріятеля изъ этого оврага. Ночная стрѣльба осадныхъ батарей не вызвала значительныхъ затрудненій, такъ какъ личный составъ артиллеріи имѣлъ достаточно времени подготовиться къ ней. Корректированіе выстрѣловъ производилось изъ стрѣлковаго окопа, лежавшаго впереди Путиловской сопки, что было вполнѣ возможно, такъ какъ ночью непріятель не обстрѣливалъ занятыхъ нами сопокъ артиллерійскимъ огнемъ.

Несмотря на то, что всѣ дневныя и ночныя японскія атаки были отбиты, тѣмъ не менѣе японцы успѣли расположить за развалинами деревни Нанчанзана нѣсколько пулеметовъ, изъ которыхъ уже 18-го февраля они наносили нашимъ стрѣлкамъ значительныя пораженія, такъ какъ находились отъ нихъ всего лишь около

200 саженей разстоянія. На осадную артиллерію была возложена задача разрушить всѣ оставшіяся фанзы въ дер. Нанчанзанъ и уничтожить расположившіеся тамъ пулеметы. Стрѣльба по нѣсколькимъ фанзамъ, находившимся, какъ уже сказано, въ 200 саженяхъ отъ нашихъ стрѣлковыхъ окоповъ, требовала, разумѣется, чрезвычайно тонкой стрѣльбы фугасными бомбами, такъ какъ незначительная сравнительно ошибка въ расчетѣ попаданія могла сдѣлать то, что снаряды нашихъ осадныхъ орудій попадали бы не въ непріятельскіе пулеметы, занятыя непріятелемъ фанзы, а въ нашихъ стрѣлковъ.

Наблюдательный пунктъ былъ устроенъ въ передовомъ стрѣлковомъ окопѣ впереди сопокъ, что дало возможность вести стрѣльбу съ желаемой степенью точности. Черезъ 1½—2 часа непріятельскіе пулеметы уже были разрушены, и непріятель отступилъ отъ дер. Нанчанзана.

Съ 18-го февраля огонь японскихъ осадныхъ батарей значительно ослабѣлъ и велся уже безпорядочно, безъ всякой системы.

22-го февраля вся наша осадная артиллерія была снята съ позиціи и увезена въ тылъ, не оставя на мѣстѣ ни одной бомбы, благодаря избытку перевозочныхъ средствъ.



Санитарная карета соб. Е. И. В. транспорта.

Организація военно-санитарной части на театрѣ военныхъ дѣйствій, на первыхъ же порахъ, встрѣтила значительное препятствіе. Прежде всего, на пополненіе штатовъ на нашей далекой окраинѣ не нашлось людей: нужно было формировать экстренно цѣлый рядъ различныхъ управленій, а для замѣщенія должностей приходилось назначать людей изъ Европейской Россіи.

Пока назначенные чины еще не прибыли къ мѣстамъ своего назначенія, планомъ устройства санитарной части манджурской арміи вѣдалъ, допущенный къ исправленію должности инспектора госпиталей, одинъ штабъ-офицеръ подъ руководствомъ дежурнаго генерала арміи. Въ помощь инспектору было прикомандировано два офицера, которые первое время занимались исключительно оборудованіемъ зданія для прибывающихъ въ гор. Ляоянъ госпиталей, и, слѣдовательно, все сложное дѣло обезпеченія арміи военно-врачебными учрежденіями лежало исключительно на одномъ вышеупомянутомъ штабъ-офицерѣ, и только благодаря его знанію, энергіи и усиленному труду все дѣло было начато и велось безъ замедленія.

Затѣмъ, въ половинѣ апрѣля 1904 года, вся военно-санитарная часть была изъята изъ вѣдѣнія дежурнаго генерала арміи и передана начальнику санитарной части.

Одновременно съ этимъ прибылъ назначенный инспекторъ госпиталей и начали

прибывать чины управленія, что значительно облегчило работу, такъ какъ всѣ эти лица вѣдали исключительно одно только свое дѣло—санитарную часть арміи.

Въ это время въ вѣдѣніи управленія находились всѣ не приданные дивизіямъ полевые и запасные госпитали, отъ Портъ-Артура и Фынхуанчена до Читы и Стрѣтенска, военно-санитарные транспорты и поѣзда и полевая эвакуаціонная комиссія. Въ это же время пришлось обратить вниманіе и на военно-санитарные транспорты, такъ какъ въ прежнія войны ихъ не было и прибыли они совершенно необорудованными для перевозки больныхъ и раненыхъ.

Пришлось на скоро собрать комиссію изъ лицъ, близко стоящихъ къ этому дѣлу, и переиспытать всѣ предложенные типы приспособленія. За недостаткомъ времени комиссія остановилась на способѣ, предложенномъ однимъ командиромъ полутранспорта, какъ самомъ простомъ и при которомъ раненые могли получать нѣкоторое облегченіе, но съ тѣмъ, что потомъ сама практика укажетъ, что̀ именно необходимо замѣнить въ этомъ приспособленіи.

Затѣмъ, ознакомившись ближе съ дѣломъ эвакуаціи на практикѣ, рѣшили полевую эвакуаціонную комиссію перенести изъ гор. Ляояна въ гор. Харбинъ. Это перемѣщеніе мотивировалось тѣмъ, что Харбинъ являлся пунктомъ, черезъ который должно было пройти большинство больныхъ и раненыхъ, а слѣдовательно, тамъ долженъ былъ быть кто-нибудь, кто непосредственно вѣдалъ бы дѣломъ эвакуаціи и, предотвращая скопленіе значительнаго числа больныхъ, старался бы держать какъ можно больше въ госпиталяхъ свободныхъ мѣстъ.

Съ уходомъ эвакуаціонной комиссіи изъ Ляояна все дѣло эвакуаціи легло на госпитальное управленіе.

Эвакуированіе больныхъ производилось слѣдующимъ образомъ: изъ всѣхъ лѣчебныхъ заведеній, расположенныхъ вблизи станціи желѣзной дороги, больные доставлялись на станцію и тамъ въ санитарные поѣзда; изъ лѣчебныхъ же заведеній, обслуживавшихъ восточный отрядъ, эвакуированіе производилось при помощи военно-санитарныхъ транспортовъ, которые по извѣщеніямъ корпусныхъ врачей немедленно высылались инспекторомъ госпиталей въ ихъ распоряженіе, и которые должны были доставлять больныхъ въ Ляоянъ, гдѣ уже инспекторъ госпиталей, извѣщенный заранѣе о времени прибытія транспорта, распредѣлялъ больныхъ или въ санитарный поѣздъ, или въ госпитали гор. Ляояна.

А чтобы совершенно использовать эти транспорты, то, при ихъ отправленіи за больными, имъ изъ гор. Ляояна давался обыкновенно интендантскій грузъ, который они сдавали на этапахъ.

Въ этой первоначальной стадіи эвакуація больныхъ на транспортахъ находилась въ вѣдѣніи инспектора госпиталей; со времени же ляоянскихъ боевъ, когда на практикѣ выяснилось, что инспекторъ госпиталей не можетъ всюду прислать транспортъ во-время, было рѣшено всѣ транспорты передать въ вѣдѣніе корпусныхъ врачей, какъ лицъ, стоящихъ къ дѣлу эвакуаціи ближе инспектора госпиталей, и уже корпусные врачи увѣдомляли инспектора госпиталей о времени прихода транспорта въ Ляоянъ и о числѣ эвакуируемыхъ имъ больныхъ и раненыхъ.

Эвакуація больныхъ по желѣзной дорогѣ производилась военно-санитарными поѣздами, которые были отлично приспособлены для перевозки больныхъ и раненыхъ, имѣли даже операціонные вагоны, но, благодаря этой предусмотрительности, естественно должны были потерять въ количествѣ перевозимыхъ ими больныхъ. Ими можно было пользоваться при спокойной обстановкѣ, т. е., когда не было большихъ сраженій; когда же начались болѣе серьезныя столкновенія съ противникомъ, то убѣдились, что при помощи этихъ поѣздовъ эвакуировать всѣхъ раненыхъ не представится возможнымъ, и постановили для этой надобности формировать, такъ называемые, временные военно-санитарные поѣзда, которые состояли исключительно изъ товарныхъ вагоновъ; такимъ поѣздамъ выдавались подстилки изъ цыновокъ и соломы, одѣяла, китайскіе халаты, полотенца, иногда подушки и простыни, ведра, кружки, ложки и въ одномъ изъ вагоновъ устанавливался кипятильникъ, т. е. ихъ приспосабливали наскоро.

Въ каждый изъ вагоновъ помѣщали отъ 12—18 человѣкъ больныхъ и раненыхъ, а въ случаѣ, если всѣ оказывались легко больными или легко ранеными, то до 24 человѣкъ. Въ каждомъ изъ такихъ вагоновъ находился санитаръ, а весь поѣздъ сопровождали 1—2 врача, 2—3 сестры, 2 фельдшера и комендантъ — офицеръ.

При производствѣ эвакуацій выяснилось, что необходимо устроить по линіи желѣзной дороги питательные пункты, гдѣ бы больные и раненые были обезпечены горячей пищей, ибо эти временные поѣзда кухонь не имѣли, а довольствовали больныхъ горячей пищей съ этаповъ; но въ виду того, что эти поѣзда слѣдовали не по расписаніямъ, естественно происходили задержки въ пути, и больные иногда почти цѣлый день не получали горячей пищи, за исключеніемъ чая и яицъ.

Въ этомъ отношеніи на помощь госпитальному управленію пришли земскіе питательные пункты и Красный Крестъ, устроившіе на линіи Ляоянъ-Харбинъ до 8 питательныхъ пунктовъ. Затѣмъ убѣдились, что инспекторъ госпиталей, имѣя свои прямыя обязанности, не можетъ вѣдать такимъ сложнымъ дѣломъ, какъ эвакуація, и рѣшили перевести полевую эвакуаціонную комиссію изъ Харбина въ Ляоянъ, а въ Харбинѣ учредить тыловую комиссію. При эвакуаціи больныхъ и раненыхъ съ полей сраженія часто приходилось наталкиваться на такихъ больныхъ и раненыхъ, которые при тщательномъ уходѣ могли черезъ нѣсколько дней снова вернуться въ ряды войскъ, а потому эвакуировать ихъ далеко отъ войскъ не было необходимости, и такъ какъ забивать ими госпитали, ближайшіе къ полямъ сраженія, тоже было нельзя, то и рѣшили устроить въ Ляоянѣ при сборномъ пунктѣ эвакуаціонной комиссіи слабосильную команду, изъ которой вышеназванные чины могли бы, отдохнувъ и окрѣпнувъ, снова вернуться въ свои части.

Затѣмъ пришлось открыть вторую слабосильную команду при одномъ изъ госпиталей Ляояна на станціи Гунчжулинъ, и, наконецъ, рѣшено открыть 5 такихъ командъ. Всѣ эти команды находились въ непосредственномъ подчиненіи предсѣдателя полевой эвакуціонной комиссіи и въ прямомъ подчиненіи инспектора госпиталей. Въ Гунчжулинъ былъ командированъ офицеръ эвакуаціонной комиссіи, который

выбралъ мѣсто для постройки бараковъ, такъ какъ готовыхъ зданій не оказалось. Инспекторъ госпиталей, совмѣстно съ врачемъ, командированнымъ начальникомъ санитарной части, лично осмотрѣлъ это мѣсто, и затѣмъ было рѣшено немедленно приступить къ постройкѣ землянокъ.

Во время ляоянскихъ сраженій, когда всѣ запасные госпитали были отправлены на сѣверъ, на инспектора госпиталей было возложено устройство общаго перевязочнаго пункта. Совмѣстно съ военно-медицинскимъ инспекторомъ было рѣшено устроить перевязочный пунктъ возлѣ вокзала ст. Ляоянъ, что и было одобрено начальникомъ санитарной части. Для устройства этого перевязочнаго пункта были вызваны 4 полевыхъ госпиталя, приданные дивизіямъ, также и Красный Крестъ.



Видъ въ г. Нингута.

Госпитали расположились въ шатрахъ, а учрежденія Краснаго Креста—въ трехъ ближайшихъ зданіяхъ; затѣмъ, въ ночь съ 18 на 19-е августа, когда былъ сильный ливень, который мѣшалъ работать врачамъ въ шатрахъ, подъ перевязочный пунктъ была занята находящаяся вблизи церковь, въ которой производились перевязки до перевода перевязочнаго пункта на разъѣздъ Ляоянъ 2-й.

Послѣ ляоянскихъ сраженій вѣдѣніе санитарными поѣздами, т. е. указанія по ихъ передвиженію, перешло непосредственно къ начальнику санитарной части, а инспектору госпиталей было поручено руководство по посадкѣ въ вагоны больныхъ и формированіе временныхъ военно-санитарныхъ поѣздовъ, а также обязанности, предписанныя Положеніемъ о полевомъ управленіи войскъ.

Съ развитіемъ военныхъ дѣйствій, съ увеличеніемъ арміи до огромныхъ размѣровъ, было учреждено управленіе тыла арміи, въ вѣдѣніе котораго отошли всѣ запасные госпитали, и въ вѣдѣніи госпитальнаго управленія арміи остались одни подвижные госпитали, не приданные дивизіямъ. Затѣмъ вся армія была раздѣлена

на три арміи, и госпитальное управленіе манджурской арміи перешло въ 1-ю армію, гдѣ до конца 1904 года занималось прямымъ своимъ дѣломъ, т. е. заботилось о распредѣленіи госпиталей для подачи скорой помощи, руководило эвакуаціею, пополняло имущество въ подвѣдомственныхъ учрежденіяхъ и т. д.

За весь 1904 годъ, самое тяжелое время для управленія было въ періодъ боевъ у р. Шахе, когда въ продолженіе трехъ дней необходимо было эвакуировать со ст. Мукденъ около 33.500 больныхъ и раненыхъ.

Изъятіемъ изъ вѣдѣнія инспектора госпиталей эвакуаціи больныхъ и раненыхъ по линіи желѣзной дороги (что было передано предсѣдателю полевой эвакуаціонной комиссіи при главнокомандующемъ) и всѣхъ госпиталей, находящихся въ районѣ тыла арміи, полевое военно-госпитальное управленіе вѣдало: личнымъ составомъ подвѣдомственныхъ учрежденій, отводомъ и оборудованіемъ зданій для нихъ, оборудованіемъ санитарныхъ транспортовъ, снабженіемъ всѣхъ учрежденій имуществомъ и деньгами, пополненіемъ некомплекта людей и лошадей, указаніемъ путей эвакуаціи, инспектированіемъ учрежденій на мѣстѣ ихъ расположенія, повѣркой отчетности ихъ, руководствомъ по веденію дѣлопроизводства и отчетности, облегченіемъ полученія денегъ, вещей, продуктовъ отъ интендантства и отъ складовъ Краснаго Креста и снабженіемъ всѣмъ имуществомъ, не положеннымъ по табелямъ.

Что касается полевыхъ подвижныхъ госпиталей, то они формировались въ различныхъ мѣстахъ Россіи,—въ Петербургѣ, въ Самарѣ, въ Кременчугѣ, въ Кіевѣ—и лишь частью—въ Харбинѣ.

Самый неудачный пунктъ формированія надо считать Харбинъ, какъ городъ, гдѣ цѣны на все высоки и гдѣ необходимое для госпиталя достать не всегда было возможно даже за большія деньги.

Формированіе госпиталей дѣлилось на двѣ фазы: а) собственно формированіе и б) открытіе госпиталя. Часть вещей получалась при формированіи, а на другія вещи дѣлался денежный отпускъ, и ихъ надо было заводить при открытіи, т. е. на театрѣ военныхъ дѣйствій, въ такихъ мѣстахъ Манджуріи, гдѣ ничего не достанешь, а если и достанешь, то въ 10 разъ превысивъ денежные отпуски.

При такомъ порядкѣ формированія, надо хорошо знать характеръ рынковъ той мѣстности, на которой придется разворачивать госпиталь, и сообразно тому снабжать его въ пунктѣ формированія всѣмъ необходимымъ, чего достать на театрѣ военныхъ дѣйствій нельзя.

Но большинство нашихъ полевыхъ подвижныхъ госпиталей формировалось въ періодъ времени съ 5 сентября 1904 года по январь 1905 года, т. е. спустя 7 мѣсяцевъ съ объявленія мобилизаціи,—слѣдовательно, лица, завѣдывавшія формированіемъ, могли уже знать особенности рынковъ Манджуріи, а между тѣмъ госпитали снабжались по табелямъ, указаннымъ въ приложеніи къ 16 книгѣ, изданнымъ много лѣтъ тому назадъ. Халаты и одѣяла, напримѣръ, были выданы только теплые и, при здѣшнемъ лѣтнемъ знoѣ, госпиталямъ приходилось съ большимъ трудомъ заводить лѣтніе халаты; готовыхъ въ продажѣ не оказалось, а швейныхъ машинъ по табелямъ не положено.

Табель имущества необходимо разсматривать и исправлять въ началѣ кампанiи, чтобы лѣчебныя заведенiя посылались снабженными примѣнительно къ даннымъ условiямъ.

При назначенiи медицинскаго персонала не было обращено вниманiя на то, чтобы въ каждомъ полевомъ подвижномъ госпиталѣ былъ хоть одинъ хирургъ.

Главные врачи не имѣли подготовки по веденiю госпитальнаго хозяйства, и имъ приходилось учиться, когда требовалось отъ нихъ уже дѣло.

Необходимо учрежденiе курсовъ, гдѣ бы врачи подготовлялись въ мирное время для замѣщенiя должностей главныхъ врачей госпиталей, или же необходимо практически подготовлять къ этому дѣлу при госпиталяхъ мирнаго времени.

Много потребовалось энергiи и старанiя съ ихъ стороны, чтобы выйти побѣдителями въ этомъ дѣлѣ, и надо отдать имъ справедливость въ томъ, что они справились



Коммерческое училище въ Харбинѣ, гдѣ помѣщался полевой лазаретъ.

съ дѣломъ успѣшно, хотя, конечно, и послѣ ряда ошибокъ, чего не было бы при предварительной подготовкѣ. Должность смотрителей госпиталей при формированiи замѣщалась очень молодыми офицерами и прапорщиками запаса, не имѣющими представленiя о веденiи хозяйства въ госпиталяхъ и объ отчетности.

Должность эта штабъ-офицерская, хорошо оплачиваемая,—слѣдовательно, можно было бы замѣщать ихъ опытными, послужившими офицерами.

Помощниками смотрителей и письмоводителями были назначены прапорщики запаса, зауряд-прапорщики и зауряд-чиновники, тоже совершенно незнающiе госпитальнаго хозяйства и письмоводства.

Фельдшера, за рѣдкими исключенiями, были назначены изъ запаса, изъ бывшихъ ротными фельдшерами; между ними попадались срока службы 1888 года, давно уже забывшiе не только латинскiя, но и русскiя буквы, такъ какъ они уже нѣсколько лѣтъ занимались только обработкой земли, а не фельдшерскимъ дѣломъ.

Желательно назначать болѣе опытныхъ и, при томъ, окончившихъ военно-фельдшерскія школы. Классные медицинскіе фельдшера въ полевыхъ подвижныхъ госпиталяхъ были рѣдкостью.

Ветеринарные фельдшера были назначены при формированіи не во всѣ госпитали, такъ что 9—10 тысячъ верстъ лошади проѣхали по желѣзной дорогѣ безъ наблюденія.

Писаря при формированіи тоже не во всѣ госпитали были назначены; и безъ того 3-хъ писарей при такой сложной отчетности, какъ госпитальная, мало, а тутъ и тѣхъ не оказалось; этотъ некомплектъ, напримѣръ, въ 75-мъ госпиталѣ былъ пополненъ по истеченіи 7-ми мѣсяцевъ по сформированіи его, за неимѣніемъ писарей въ распоряженіи начальства на театрѣ военныхъ дѣйствій.

Нижніе чины госпитальной команды, поступившіе на укомплектованіе госпиталя, не всегда удовлетворяли требованіямъ, которыя должны предъявляться къ госпитальной командѣ согласно ст. 262 кн. 16 Св. Воен. Пост. 1869 года. Чаще поступали сюда нижніе чины, выдѣленные изъ полковъ, ушедшихъ на Дальній Востокъ: слабосильные, трахомо-глазные, сифилитики, оставшіеся въ моментъ отправленія частей въ лазаретахъ; между ними попадались нижніе чины, отбывшіе наказаніе въ дисциплинарныхъ батальонахъ и освобожденные лишь манифестомъ 11 августа 1904 года.

Между нижними чинами рѣдко находились мастеровые, даже положенные по штату.

Отсутствіе нижнихъ чиновъ, знающихъ ремесло, сильно чувствовалось во всѣхъ госпиталяхъ. Не было колесниковъ, печниковъ, плотниковъ, кузнецовъ, а между тѣмъ, госпиталямъ приходилось самимъ устраиваться безъ помощи найма мѣстныхъ рабочихъ, которые для требуемыхъ работъ годны не были: китаецъ не можетъ ни печи сложить, ни колеса починить, ни умывальника сдѣлать. Опытныхъ кашеваровъ, поваровъ и хлѣбопековъ для кухни госпиталя тоже не было. И это на театрѣ военныхъ дѣйствій, внѣ европейской цивилизаціи, гдѣ приходилось самимъ все дѣлать: приспособлять дома подъ госпитали, строить бани, дѣлать умывальники, ванныя и проч. Въ числѣ госпитальной команды рядового званія нужно имѣть, при такихъ условіяхъ, по крайней мѣрѣ половину мастеровыхъ, и притомъ людей здоровыхъ, сильныхъ.

При формированіи госпитали не были снабжены законами, инструкціями и даже бланками.

Лошади были поставлены предпочтительно крестьянскія, изморенныя, съ различными недостатками.

Завѣдывающіе формированіемъ госпиталей и, вообще, всѣ лица, вѣдавшія этимъ, были не свѣдущи въ этомъ дѣлѣ и не умѣли дѣлать соотвѣтствующихъ указаній (въ Самарѣ, напримѣръ, госпитали формировались командиромъ полка, который былъ занятъ своими прямыми обязанностями), въ противномъ случаѣ, такіе недостатки формированія были бы устранены.

Число мѣстъ въ полевыхъ подвижныхъ госпиталяхъ разсчитано на 200 кроватей,

для нижнихъ чиновъ и 10 для офицеровъ, но въ періодъ мукденскихъ боевъ было увеличено до 400.

При значительномъ числѣ раненыхъ, прибывающихъ во время боевъ, приходилось, конечно, принимать то количество ихъ, которое доставляютъ, и всѣмъ доставленнымъ оказывалась надлежащая помощь.

Необходимо лишь, чтобы была организована своевременно эвакуація для освобожденія мѣстъ.

Понятно, что трехъ имѣющихся шатровъ для помѣщенія 200—400 больныхъ мало: въ нихъ можно вмѣстить всего 90 человѣкъ, располагая ихъ вплотную.

Для полевыхъ госпиталей шатры—помѣщеніе хорошее, но они слишкомъ громоздки, высоки: было бы лучше завести большее число шатровъ, но небольшихъ



Посѣщеніе Дзянъ-Дзюнемъ Крестовоздвиженской общины.

размѣровъ, изъ бѣлой матеріи и съ окнами. Такіе шатры удобнѣе для перевозки, менѣе парусятъ, слѣдовательно, менѣе подвержены порчѣ отъ вѣтра; отапливать, и вообще, приспособлять ихъ къ теплу легче, а равно въ нихъ удобнѣе сортировать больныхъ по родамъ болѣзней.

Въ минувшую кампанію полевые подвижные госпитали пользовались имѣющимися тремя большими шатрами, приспособляя ихъ и для зимы: устраивались двери съ тамбурами, ставили по двѣ желѣзныхъ печи, защищали бока гаоляновою стѣнкою, подшивали внутри сукномъ, дѣлали окна; при непрерывной топкѣ въ нихъ было довольно тепло.

При развертываніи госпиталей, шатровъ было, какъ сказано выше, недостаточно, почему, вмѣсто шатровъ, для нихъ устраивались землянки, а чаще приспо-

соблялись китайскія фанзы: производилась чистка, побѣлка, оклейка бумагою оконъ и потолковъ, а то и подбивка ихъ дрелью, ставились голландскія печи и проч. Вообще для устройства помѣщеній полевыхъ подвижныхъ госпиталей затрачивалось много труда и средствъ, но за то устроены они были всегда, для этого рода лѣчебныхъ заведеній, весьма хорошо, тщательно, тепло и сухо; но они при этомъ условіи не отвѣчали главному—не были подвижные. Разворачиваніе госпиталей при этомъ условіи требовало двухъ недѣль, а отсутствіе работы по лѣченію на двѣ недѣли въ военное время не желательно.

При частомъ передвиженіи армій, полевые госпитали приходится передвигать съ мѣста на мѣсто; устройство землянокъ и основательное приспособленіе китайскихъ помѣщеній весьма обременительно для госпиталя, при ограниченности штата нижнихъ чиновъ и отсутствіи мастеровыхъ, почему для этого рода лѣчебныхъ заведеній было бы лучше имѣть больше удобныхъ, портативныхъ, небольшихъ шатровъ съ суконною подбивкою на зиму, имѣть въ интендантскихъ складахъ небольшія желѣзныя печи, по одной на каждый шатеръ.

При лучшихъ тыловыхъ путяхъ и болѣе дѣятельной и разумной эвакуаціи, подвижные госпитали нѣтъ надобности разворачивать на 200—400 мѣстъ: для этихъ подвижныхъ лѣчебныхъ заведеній было бы удобнѣе опредѣлить число мѣстъ въ 50—70, и самое большее въ 100, при соотвѣтственномъ уменьшеніи, конечно, чиновъ госпиталя и увеличеніи общаго числа этихъ госпиталей на корпусъ и армію.

Важно, чтобы подвижной госпиталь своевременно, быстро появлялся вблизи тѣхъ позицій, гдѣ идетъ бой, дабы не приходилось раненыхъ возить транспортами слишкомъ далеко, а равно имѣть возможность быстро сворачиваться и уходить отъ опасности попасть въ сферу огня. Преслѣдуя эту цѣль, нельзя не согласиться, что госпитали съ меньшимъ числомъ мѣстъ, снабженные небольшими шатрами, съ двухколочнымъ и вьючнымъ обозомъ, съ походными кухнями,—идеалъ полевого подвижнаго госпиталя, особенно если въ его вѣдѣніи будутъ находиться отдѣленія санитарныхъ транспортовъ. При такихъ условіяхъ не придется въ будущемъ оставлять своихъ раненыхъ на милость непріятеля.

Команды нижнихъ чиновъ подвижныхъ госпиталей снабжались вещами удовлетворительно, что же касается снабженія госпитальными вещами, то ихъ въ складахъ чаще не оказывалось вовсе; даже при формированіи госпиталей въ Россіи не были выданы нѣкоторыя вещи, за неимѣніемъ ихъ въ складахъ.

На театрѣ военныхъ дѣйствій полевые подвижные госпитали, не приданные къ дивизіямъ, являлись какъ бы пасынками среди учрежденій, пользующихся правами получать продукты довольствія изъ корпусныхъ интендантствъ. Нерѣдко, прежде чѣмъ получить продукты, приходилось обходить всѣ учрежденія интендантства, до главнаго интендантства арміи включительно, и въ результатѣ—или не получали требуемыхъ продуктовъ, или получалось незначительное ихъ количество. Необходимо упростить порядокъ отпусковъ и точно выяснить положеніе этихъ госпиталей по довольствію отъ интендантства.

Провіантъ госпитали получили, главнымъ образомъ, отъ интендантства, но за

неимѣніемъ тамъ для больныхъ хорошаго бѣлаго хлѣба, госпитали вынуждены были печь его сами. Полученіе чернаго хлѣба иногда сопровождалось огромными трудностями, и добывался онъ не всегда въ достаточномъ количествѣ. Мяса отъ интендантства положительно нельзя было достать. Только незначительное время госпитальныя команды пользовались солониною удовлетворительнаго качества. Консервированное молоко выдавалось не всегда и, кромѣ того, подслащенное, которое неохотно пилось больными.

Вообще, въ складахъ интендантства вовсе отсутствовали сухіе консервы, мясной и яичный порошокъ, а, между тѣмъ, эти консервы не портятся, почему очень удобны для походовъ; растительныхъ консервовъ тоже не было. Спиртъ выдавался въ стеклянныхъ, а не глиняныхъ бутыляхъ, таковыя часто разбивались.

Съ фуражемъ дѣло обстояло еще хуже. Вначалѣ, въ отпускѣ его отказывалось; въ ноябрѣ и декабрѣ 1904 года и въ іюнѣ и августѣ 1905 года выдавали



Евгеніевская община въ Гунчжулинѣ.

фуражъ, но полусгнившій. Фуражныя галеты въ эту войну совершенно отсутствовали, а онѣ могли бы выручать часть при голодовкахъ.

За фуражемъ, убойнымъ скотомъ и прочими продуктами приходилось посылать за нѣсколько десятковъ верстъ, что отвлекало часть команды отъ прямыхъ ея обязанностей, портило лошадей и обозъ и крѣпко препятствовало правильной работѣ госпиталя.

Чтобы понять этотъ побочный, вредный для дѣла трудъ, который госпитали все-таки съ честью выполнили, нужно обратить вниманіе на цифру ежемѣсячной заготовки, напримѣръ, фуража: она доходила 1.200 пудовъ ежемѣсячно.

Лошадей пало 80 въ теченіе года.

Масло—крайне необходимый для больныхъ продуктъ—не всегда выдавалось изъ складовъ, и въ продажѣ его нельзя было найти.

Невыдача продуктовъ иногда объяснялась тѣмъ, что госпитали, стоя на мѣстѣ, могутъ сами заготовлять; выпускалось при томъ изъ виду то обстоятельство, что

районы, въ которыхъ были расположены госпитали, всегда были ближайшими къ расположенію корпусовъ, слѣдовательно, уже объѣдены войсками, а посылать надо было далеко и навсегда отрывать для этого отъ прямого дѣла чуть не треть маленькой госпитальной команды, которая отъ переутомленія болѣла.

Съ большимъ трудомъ и хлопотами госпитали все-таки справлялись съ дѣломъ довольствія настолько хорошо, что больные получали всегда пищу изъ свѣжихъ (хорошаго качества) продуктовъ и свѣжаго мяса, а лошади имѣли фуражъ, но желательно было бы всю энергію служащихъ въ госпиталяхъ направить къ ихъ спеціальному труду.

Госпитальное управленіе не вѣдаетъ эвакуаціей больныхъ и раненыхъ, и для эвакуаціи оно пользуется особыми военно-санитарными транспортами.

Во время ожиданія боевъ эвакуація больныхъ и раненыхъ производилась спѣшно, при чемъ, для того, чтобы очистить госпиталь для принятія новыхъ раненыхъ, приходилось эвакуировать трудно-больныхъ и продолжительная ихъ перевозка на двуколкахъ вредно отзывалась на ходѣ ихъ болѣзни.

На 3-мъ разъѣздѣ Фушунской вѣтки, во время мукденскихъ боевъ, скопилась такая масса больныхъ и раненыхъ, что значительная ихъ часть вынуждена была ожидать санитарнаго поѣзда почти всю ночь на повозкахъ: имѣвшіеся тамъ госпитали были переполнены, а помѣщенія для ожидающихъ не оказалось. Слѣдовало бы заблаговременно его приспособить и при такой нуждѣ временно обратить его въ госпиталь.

Перевозка больныхъ и раненыхъ желѣзной дорогой и конно-желѣзной, конечно, должна быть признана самой желательной и совершенной, а къ ней желательно подвозить вьючными транспортами или рессорными двуколками, но никакъ не на арбахъ и простыхъ двуколкахъ.

Несмотря на продолжительный опытъ войны, эвакуація въ послѣдній ея періодъ (Мукденскій бой) оказалась далеко не совершенной.

Когда, вслѣдствіе быстраго отступленія нашихъ войскъ съ передовыхъ позицій, 22-го февраля и въ послѣдующіе дни, сразу пришлось принять отъ быстро свертываемыхъ госпиталей значительное число больныхъ и раненыхъ, то, даже при эвакуаціи по желѣзной дорогѣ, царилъ хаосъ. Вагоновъ было недостаточно, а имѣвшіеся не всѣ были приспособлены и отоплены, даже не были вычищены отъ навоза и мусора; зачастую тяжело-раненыхъ клали на полъ вагона и спасали отъ холода только ватными одѣялами (въ Гудзядзахъ). Очевидно, эвакуація была мало подготовлена къ такой массовой перевозкѣ.

Говоря объ эвакуаціи, нельзя не сказать о сборномъ эвакуаціонномъ пунктѣ въ Гунчжулинѣ (послѣднее время).

Сборный пунктъ непремѣнно долженъ быть большимъ госпиталемъ (своднымъ). Всѣ прибывающіе больные и раненые должны тамъ подвергнуться точной регистраціи и точному распознаванію существующаго страданія, что возможно, если больные будутъ попадать подъ наблюденіе дня на 2 — 3; затѣмъ, заразные должны быть тотчасъ же помѣщены въ отдѣльные изолированные шатры или ба-

раки, легко больные должны быть лѣчимы на мѣстѣ, а симулянты (а такихъ во время боевъ достаточно) должны возвращаться въ свои части, и только лишь хроники и требующіе продолжительнаго лѣченія должны эвакуироваться въ тылъ. При настоящемъ же порядкѣ, на сборномъ пунктѣ заразные зачастую засылались по разнымъ госпиталямъ, откуда ихъ потомъ уже направляли въ спеціальные заразные госпитали, а масса—сотни человѣкъ ежедневно, и между ними много здоровыхъ симулянтовъ или съ незначительными заболѣваніями, требующими нѣсколькихъ дней леченія, — отправлялась на сѣверъ, запруживая поѣзда и переполняя тыловые госпитали.

Такая же эвакуація наблюдалась и со сборнаго пункта въ Мукденѣ, когда больные толпами, перегоняя другъ друга, лѣзли въ вагоны, топтали лежащихъ тяжело-больныхъ, дрались другъ съ другомъ за мѣста. По пріѣздѣ же въ Харбинъ многіе изъ такихъ больныхъ оказались уже выздоровѣвшими совершенно.


Личный составъ госпиталя на Сахалинѣ.

Здѣсь необходимо обратить вниманіе на самое начало эвакуаціи раненыхъ, т. е. на выносъ ихъ съ позицій къ перевязочнымъ пунктамъ: сколько ни отдавалось приказовъ и приказаній заниматься этимъ дѣломъ исключительно только санитарамъ, на практикѣ все-таки къ санитарамъ всегда присоединялись и любители; приходилось видѣть: одного раненаго несли чуть не 8 человѣкъ. Навѣрное можно сказать, что часть изъ этихъ любителей помогать санитарамъ попадала, въ концѣ концовъ, въ слабосильныя команды, а всѣ они безусловно не участвовали въ бою въ самыя нужныя минуты.

Наблюденіе за этой работой было очень слабо.

Относительно формированія военно-санитарныхъ полутранспортовъ, видно, что планъ формированія ихъ не былъ выработанъ заранѣе и лица, завѣдывающія формированіемъ, были вовсе не ознакомлены со своими обязанностями по этому дѣлу.

Нижніе чины были приняты безъ медицинскаго осмотра, результатомъ чего было то, что съ 18-го, напримѣръ, полутранспорта 70% пришлось впослѣдствіи замѣнить.

Первые два-три мѣсяца формированія чины полутранспорта совершенно бездѣйствовали, за отсутствіемъ работъ по формированію, и командирамъ приходилось

только то и дѣлать, что слѣдить за самовольными ихъ отлучками домой, на родину; были даже для этого учреждены особыя дежурства на вокзалѣ. И это происходило тогда, когда здѣсь, на войнѣ, санитарные транспорта выбивались изъ силъ, не поспѣвая эвакуировать раненыхъ, когда каждая минута была дорога.

Эти полутранспорты лошадьми комплектовались въ г. Петропавловскѣ, и конскій составъ былъ весьма хорошій.

Всѣ вещи выдавались отъ интендантства весьма медленно и съ большими хлопотами, что тоже весьма тормозило быстроту формированія.

Полутранспортъ Имени Государыни Императрицы Маріи Ѳеодоровны былъ сформированъ въ Гунчжулинѣ (Манджурія).

Вещи для этого полутранспорта получались изъ Харбинскаго интендантскаго склада, гдѣ многаго, положеннаго по табели, не оказалось: обоза, упряжи и другихъ вещей; пріобрѣсть же эти вещи на мѣстныхъ рынкахъ тоже нельзя было, почему командиру полутранспорта пришлось ѣхать за всѣмъ въ Москву и потратить на эту поѣздку болѣе двухъ мѣсяцевъ, какъ разъ въ періодъ мукденскихъ боевъ.

Санитарныя двуколки (51) въ этомъ полутранспортѣ были финляндскаго типа, рессорныя, и получены изъ Петербурга въ январѣ.

Передъ Мукденскимъ боемъ лучшія двуколки оказались на станціи Мукденъ безъ лошадей; часть ихъ была взята однимъ изъ полевыхъ подвижныхъ госпиталей и часть 6-мъ военно-санитарнымъ полутранспортомъ для перевозки своего имущества и больныхъ; онѣ были возвращены полутранспорту только въ апрѣлѣ, въ поломанномъ видѣ, съ осѣвшими рессорами и потерянными запасными частями.

Лошади для него пріобрѣтались покупкою въ Харбинѣ; онѣ обошлись очень дорого и были плохія и до сего времени полностью не заведены.

Нижніе чины зачислялись изъ числа слабыхъ, больныхъ.

18, 19, 20, 21, 22, 23 и 24-й вьючные полутранспорты формировались начальникомъ транспортовъ, генералъ-маіоромъ Ухачъ-Огоровичемъ, въ гор. Куанчендзы (Манджурія).

За неимѣніемъ въ продажѣ на мѣстныхъ рынкахъ достаточнаго количества лошадей и муловъ, формированіе этихъ транспортовъ тоже замедлилось, и настолько, что многіе изъ нихъ (21 и 22) прибыли къ позиціямъ только къ концу мукденскихъ боевъ, а 20, 23 и 24-й такъ и остались не доформированными.

Мастерская для устройства вьюковъ работала въ Мукденѣ, а мулы пріобрѣтались и сосредоточивались въ Гунчжулинѣ и Куанчендзахъ, почему, при отступленіи войскъ изъ Мукдена, всѣ сдѣланныя уже носилки пришлось бросить и вновь ихъ дѣлать въ Куанчендзахъ.

Мулы приводились въ пріемную комиссію черезъ посредство одного только купца Тифонтая.

Конкуренціи при постановкѣ не было, что сильно затягивало формированіе.

Нижніе чины тоже присылались изъ полковъ безъ разбора и безъ предварительнаго медицинскаго осмотра, почему большинство изъ нихъ было совершенно не-

годно для тяжелой службы во вьючныхъ полутранспортахъ, гдѣ нужно все время идти пѣшкомъ, ухаживать за больными, да и за двумя животными.

Сѣдла, и вообще вся упряжь заставляла желать много лучшаго относительно прочности и удобства; ее слѣдовало бы дѣлать не изъ мѣстнаго непрочнаго матеріала, а выписывать изъ Россіи, благо времени было достаточно.

Нѣкоторые арбяные полутранспорты формировались въ гор. Куанчендзы при тѣхъ же условіяхъ, какъ и вьючные: въ армію они прибыли съ арбами вовсе не оборудованными для перевозки больныхъ и оборудовались уже послѣ, подъ руководствомъ инспектора госпиталей.

Лошадьми и мулами они были снабжены не въ достаточномъ количествѣ (по 3 на арбу); по здѣшнимъ дорогамъ, особенно въ распутицу, еще при такомъ тяжеломъ, неповоротливомъ экипажѣ, какъ китайскія арбы, — лошадей должно быть, минимумъ, четыре.

Перевозились въ минувшую кампанію больные и раненые отъ перевязочныхъ пунктовъ и изъ лѣчебныхъ заведеній обыкновенными двуколками безъ рессоръ, арбами и вьючными носилками.

Всѣ работающіе транспорты имѣли двуколки безъ рессоръ и буферовъ, за исключеніемъ полутранспорта Имени Государыни Императрицы Маріи Θеодоровны, который очень мало работалъ; послѣдній имѣлъ двуколки на маленькихъ колесахъ,— со слабыми рессорами.

Распоряженіемъ инспектора госпиталей всѣ двуколки были оборудованы для удобства и облегченія перевозимыхъ больныхъ: имѣли крытые верха, веревочныя сидѣнія, или носилки-кровати, снабженныя тюфяками и подушками; на зиму двуколки обивались войлокомъ, снабжались теплыми одѣялами и халатами, пробовали даже ихъ отапливать. Несмотря на старательное оборудованіе, этотъ способъ перевозки больныхъ и раненыхъ, особенно слабыхъ и съ переломами костей, нужно признать несостоятельнымъ; если онъ и примѣнялся большею частью, то только за неимѣніемъ лучшаго способа перевозки. На безрессорной двуколкѣ и здороваго человѣка, по проѣздѣ нѣсколькихъ десятковъ верстъ, разбиваетъ такъ, что потомъ требуется продолжительный отдыхъ, а больные и раненые, особенно когда имъ приходилось переѣзжать верстъ по 30—40 и даже болѣе, положительно были измучены. Переѣзды были еще сносными по совершенно ровной дорогѣ, но такія дороги въ Манджуріи были рѣдкостью.

Буферныя двуколки тоже тряски, почему и не желательны.

Двуколки, которыми были снабжены полутранспорты, построенныя въ Москвѣ и Двинскѣ, оказались несовершенными; онѣ были такія же тряскія, да еще, кромѣ того, часть опрокидывались, потому что въ нихъ носилки для больныхъ были приспособлены одна подъ другой, въ два этажа, и верхній больной находился выше грядокъ, такъ что центръ тяжести его больше отдалялся отъ оси; бросало верхняго больного со стороны въ сторону такъ сильно, что ему приходилось все время держаться руками за желѣзные прутья. Пробовали привязывать больного лямками, чтобы этимъ облегчить его положеніе, но оказалось, что для нихъ этотъ

способъ еще болѣе мучительный: верхняя кровать въ этихъ двуколкахъ, кромѣ того, соскакиваетъ съ вилокъ.

Отапливаніе двуколокъ не цѣлесообразно: топка нужна непрерывная, иначе быстро мѣняется температура, а таковая въ пути невозможна, да, кромѣ того, больные угораютъ, и были случаи пожара. Удобнѣе и возможнѣе было одѣвать въ теплые ватные халаты, такія же одѣяла, теплые шаровары и чулки, что и дѣлалось въ минувшую кампанію, и случаевъ обмораживанія больныхъ не было вовсе въ санитарныхъ транспортахъ.

Въ этомъ случаѣ могли сослужить службу усовершенствованныя грѣлки.

Арбяные транспорты имѣли китайскія арбы; этотъ экипажъ еще болѣе неудобенъ, чѣмъ двуколки; онъ настолько же тряскій, да еще и очень тяжелый, къ тому же и неповоротливъ вслѣдствіе того, что имѣетъ неподвижно прикрѣпленное къ оси колесо (вертится ось, какъ у вагоновъ).

Арбы были также оборудованы, какъ и двуколки. Если въ нихъ лучше приспособить койки, то на арбахъ больному лучше, чѣмъ на двуколкѣ, потому что онѣ длиннѣе и на концахъ ея не такъ сильно трясетъ.

Но, вообще, арбяные транспорты очень дорогая затѣя, такъ какъ они требуютъ много лошадей (по 4 на арбу).

Вьючныя носилки слѣдуетъ признать лучшимъ способомъ перевозки тяжелобольныхъ и раненыхъ съ переломами костей. Мулы очень быстро привыкаютъ къ работѣ, выносливы и смирны.

Вьюки состояли изъ двухъ деревянныхъ, прочной породы жердей (молодыхъ кругляковъ), на которыхъ приспособлялись крытыя брезентомъ носилки; жерди обращались въ переднія и заднія оглобли, куда впрягались мулы: эти оглобли прикрѣплялись прочными ремнями къ вьючнымъ сѣдламъ передняго и задняго мула и висѣли на нихъ по обѣ стороны сѣдла. Вьюки впервые примѣнялись, почему имѣли недостатки. Оглобли были коротки и въ нихъ не всякій мулъ свободно помѣщался; многія оглобли, для легкости, были заведены бамбуковыя, но онѣ, не имѣя особеннаго преимущества по легкости (на 3—5 фунтовъ легче обыкновенныхъ деревянныхъ, березовыхъ или дубовыхъ), а между тѣмъ, очень скоро трескались отъ сухости и приходили въ негодность.

Сѣдла были прикрѣплены только круговыми ремнями, ерзали по спинѣ мула и дѣлали наминки; слѣдуетъ завести шорки и къ нимъ прикрѣплять сѣдла, тогда они становятся болѣе неподвижными. Ремни, на которыхъ висятъ оглобли, должны быть прикрѣплены къ сѣдлу наглухо. Оглобли же непремѣнно должны свободно висѣть, а не прикрѣпляться къ сѣдлу наглухо, какъ было въ нѣкоторыхъ полутранспортахъ.

Самые вьюки-койки были коротки и не позволяли лечь вытянувшись человѣку средняго роста, что иногда необходимо по роду раненія.

Вьюки легко приспособляемы къ зимѣ. Если животныя сильныя и во вьюки ничего не нагружать, кромѣ больныхъ, то ихъ можно приспособить каждый на двухъ человѣкъ, а не на одного, какъ практиковалось, но тогда необходимо при-

давать вьючному полутранспорту двуколки—для оружія больныхъ, для вещей конюховъ и для фуража.

Эвакуація больныхъ и раненыхъ транспортами была руководима довольно правильно, но нужно отмѣтить тотъ недостатокъ ея, что пріемъ больныхъ отъ частей войскъ производился не дивизіоннымъ лазаретомъ, а транспортами, чѣмъ вызывалось особенное напряженіе ихъ въ работѣ, тогда какъ санитарный обозъ дивизіоннаго лазарета работалъ только въ дни боевъ.

Въ началѣ кампаніи не были заранѣе намѣчены пути эвакуаціи отъ перевязочныхъ пунктовъ къ госпиталямъ, и они часто отходили слишкомъ далеко, какъ, напримѣръ, при боѣ подъ Шахе, болѣе 40 верстъ.

Кромѣ того, транспортамъ зачастую приходилось отыскивать госпитали со свободными мѣстами, путешествуя съ ранеными отъ госпиталя къ госпиталю, ихъ никто не направлялъ,—такъ было въ Ляоянѣ, такъ было и подъ Шахе. Во время мукденскихъ боевъ дѣло это наладилось и транспорты направлялись хорошо, но зато эвакуація по желѣзной дорогѣ была не налажена и госпитали очищались съ большимъ затрудненіемъ и несвоевременно.

Вообще, въ минувшую войну ощущался недостатокъ въ санитарныхъ транспортахъ, которые прибывали изъ Россіи довольно поздно, формированіе же полутранспортовъ въ тылу шло очень вяло, вслѣдствіе чего на долю имѣвшихся транспортовъ пришлось много, усиленно работать и совершать большія переѣздки.

Чѣмъ короче рейсы транспортовъ, тѣмъ производительнѣе работа ихъ въ качественномъ и количественномъ отношеніи. Многодневные переходы приносятъ большой вредъ больнымъ и раненымъ. Кормленіе въ пути и ночлеги весьма затруднительны. Избѣжать этого возможно при имѣніи въ распоряженіи большого числа транспортовъ и полевыхъ госпиталей на путяхъ эвакуаціи.



Для оказанія медицинской помощи въ самомъ бою, подъ непріятельскими выстрѣлами на передовыхъ позиціяхъ, въ русско-японскую войну были организованы особые летучіе отряды, какъ Краснаго Креста, такъ и военнаго вѣдомства.

Персоналъ каждаго изъ такихъ отрядовъ состоялъ изъ двухъ врачей, четырехъ студентовъ-медиковъ, одного брата милосердія, завѣдующаго хозяйствомъ, одного вахтера и 14 санитаровъ, изъ которыхъ 1 несъ обязанности повара.

Первые летучіе отряды были снабжены очень обильно перевязочнымъ матеріаломъ, который состоялъ изъ двухъ родовъ готовыхъ пакетовъ: одни—асептическіе, поменьше размѣромъ—заключали 1 бинтъ, кусокъ ваты и марли и булавку. Всего пакетовъ на вьюкахъ было около 1.000; кромѣ того, имѣлось около 600 шт. простыхъ марлевыхъ бинтовъ, асептической ваты около 20 фунтовъ и простой ваты около 1 пуда, имѣлись шины, картонъ, крахмальные бинты,—словомъ, недостатка въ перевязочномъ матеріалѣ не было. Лѣкарства, хранившіяся въ особо приспособ-

ленныхъ вьюкахъ, были въ таблеткахъ или зернышкахъ, за исключеніемъ такихъ, которыя не требовали строгой дозировки, напр., борная кислота, или такихъ, которыя нельзя было приготовить въ таблеткахъ, напр., карболовая кислота. Сверхъ того, имѣли вьюки съ бѣльемъ, съ продовольствіемъ, съ вещами персонала, съ инструментами, съ ацетиленовыми фонарями и палатками. Палатокъ всего было 4—для 4-хъ человѣкъ каждая, и 1 для 8 человѣкъ; она служила перевязочной. Палатки были очень удобны: быстро разбирались и быстро устанавливались. Общее количество вьюковъ въ отрядѣ старшаго врача достигало 32. Кромѣ того, въ его распоряженіи была 1 арба въ 4 лошади и 2 китайца погонщика при ней. Такимъ образомъ, общее число лошадей и муловъ, не считая арбы, было 54, да еще заводныхъ 4; всего, стало быть, 58, и на все это стадо животныхъ было назначено всего 13 санитаровъ, т. е. на каждаго санитара приходилось по 4, а на нѣкоторыхъ и по 5 лошадей, и по 3 вьюка.

Такова была организація летучаго отряда. Повидимому, все было учтено, все было предусмотрѣно, и такъ все это въ теоріи было логично, а на смотру било въ глаза своею кажущейся цѣлесообразностью, на дѣлѣ же оказалось совершенно иное. Начать съ того, что такое число санитаровъ получилось слишкомъ недостаточнымъ: почти невозможно было каждому ухаживать за 5 лошадьми, а въ походѣ вести 3—4 вьюка. Весь отрядъ не могъ, вслѣдствіе этого, передвигаться со всѣми своими вьюками. Вьюки были устроены неудобно; слишкомъ кропотливая и долгая укладка ихъ отнимала много времени и требовала множество рукъ. Сѣдла, какъ вьючныя, такъ и верховыя, были приспособлены для большихъ лошадей, и маленькія китайскія лошадки и мулы совсѣмъ прятались въ нихъ. Многіе вьюки оказались совершенно лишними, напр., вьюки съ ацетиленовыми фонарями, ибо фонари эти быстро портились и плохо служили. Отрядъ, вслѣдствіе громоздкости и недостатка рабочихъ рукъ, терялъ свою подвижность и не оправдывалъ своего назначенія.

Первая же проба показала всю негодность этихъ дорого стоившихъ отрядовъ; въ такомъ видѣ, въ какомъ они были проектированы, они оказались красивой, но непрактичной игрушкой.

Пришлось реформировать отрядъ и разбить его на 3 части: 1) на болѣе громоздкую часть, или резервъ, находившуюся отъ передовыхъ позицій въ 20—25 верстахъ и располагавшуюся въ фанзахъ; тамъ находились запасы, стояли больныя лошади и мулы; 2) собственно лазаретъ, гдѣ помѣщались, въ періодъ затишья, больные и случайно раненые (на развѣдкахъ или при поѣздкахъ за фуражемъ и т. п.); этотъ лазаретъ разбивался обыкновенно въ ближайшей къ передовымъ позиціямъ деревушкѣ, въ китайскихъ фанзахъ, приспосабливаемыхъ для этого, и отстоялъ на 3—5 верстъ отъ передовой линіи, и, наконецъ, 3) самую подвижную, наиболѣе легкую часть, состоявшую всего изъ 4-хъ вьюковъ: вьюка съ перевязочнымъ матеріаломъ, вьюка съ лѣкарствами и бѣльемъ, вьюка съ пищевыми запасами и вьюка съ палатками для перевязокъ.

Эта послѣдняя часть отряда всегда имѣла сношенія съ позади находившимся

лазаретомъ и, въ случаѣ недостачи въ чемъ-нибудь, питалась отъ него всѣмъ необходимымъ. Во время боя послѣдняя часть, представлявшая собственно летучій отрядъ, выѣзжала впередъ, разбивала гдѣ-нибудь въ болѣе безопасномъ мѣстѣ, подъ прикрытіемъ, но вблизи отъ дороги и отъ рѣчки или колодца, перевязочный пунктъ. Обладая большою подвижностью, пунктъ этотъ могъ легко и быстро передвигаться. 2-я часть, или лазаретъ, во время боя превращалась въ питательный пунктъ, гдѣ раненые находили чай и пищу на пути дальнѣйшей эвакуаціи. Такимъ образомъ, летучій отрядъ могъ имѣть постоянную связь съ питательнымъ пунктомъ и могъ быстро пополнять израсходованный матеріалъ изъ послѣдняго. Такъ какъ питательный пунктъ располагался въ 4—5 вер., то ему не грозила серьезная опасность разстрѣла непріятельской артиллеріей, а раненые спокойно утоляли въ немъ свой голодъ.



Японія. Матцуяма.

Въ летучихъ отрядахъ подвижныхъ кухонь не было, а были котлы, и то— всего 2, голодныхъ же бывало очень много. Вслѣдствіе этого, обыкновенно, придя на мѣсто, отряду приходилось прежде всего добывать китайскіе котлы и въ нихъ варить супъ изъ консервовъ или кашу изъ гаоляновой или чумизной крупы, смѣшивая ее съ мясными консервами. Получалась очень питательная и вкусная пища. Только пользуясь въ широкихъ размѣрахъ китайскими котлами можно было накормить и напоить чаемъ то множество раненыхъ и голодныхъ здоровыхъ, сколько ихъ проходило черезъ такой питательный пунктъ.

Въ облегченномъ летучемъ отрядѣ находились 2 врача, 4 студента и 8 санитаровъ; на питательномъ пунктѣ—5 санитаровъ и братъ милосердія; а въ резервѣ— только 2 санитара и 2 китайца. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ и оба китайца съ арбой находились на питательномъ пунктѣ.

Такова была организація первой помощи раненымъ въ большинствѣ летучихъ отрядовъ во время всѣхъ боевъ, начиная съ Саймадзы и кончая Мукденомъ, за немногими исключеніями, гдѣ, на ходу боя, приходилось иногда видоизмѣнять такое распредѣленіе и соединять питательный пунктъ съ летучимъ отрядомъ.

Въ бою, медицинскому персоналу летучихъ отрядовъ и лазаретовъ приходилось организовывать правильную выноску раненыхъ изъ строя на перевязочный пунктъ; но въ этомъ отношеніи нужно считаться еще и съ тѣмъ, что раціональность выноски раненыхъ изъ огня во время боя давно уже оспаривалась—и не безъ основаній—очень многими. Если такое мнѣніе имѣло свой смыслъ въ прежнія войны, то въ минувшую войну оно могло лишь окончательно укрѣпиться. Развитіе огня при современныхъ орудіяхъ таково, что все поле битвы представляетъ изъ себя сплошную „долину смерти"; каждая точка на поверхности его несетъ смерть, и—лишь глубоко зарывшись въ землю, люди находятся въ сравнительной безопасности.

Понятно, что переноска раненаго изъ траншеи въ тылъ представляетъ большую опасность, какъ для носильщиковъ, такъ и для самого раненаго. Легко-раненые, если они могли еще двигаться, пускались иногда на хитрости: перекатываясь, ползкомъ, выбираясь изъ-подъ обстрѣла, они, наконецъ, попадали на перевязочный пунктъ.

Попытка же вынести раненаго часто стоила жизни одному или нѣсколькимъ носильщикамъ, а то и самому раненому. Въ бою подъ Сахепу 4 солдата бросились изъ-подъ прикрытія къ раненому въ ногу офицеру и хотѣли его вынести, но непріятельскія пули не дали даже поднять его,—одинъ изъ солдатъ былъ убитъ, а двое другихъ тяжело ранены. Въ бояхъ при Мукденѣ раненый офицеръ погибъ при слѣдующихъ обстоятельствахъ: будучи раненъ въ ногу, онъ упалъ у забора и лежалъ здѣсь въ безопасности отъ ружейныхъ пуль; 3 нижнихъ чина, увидавъ его, сдѣлали изъ винтовокъ и шинелей носилки и хотѣли его вынести, чтобы не оставить непріятелю; только-что отошли они отъ забора и попали въ линію обстрѣла, какъ непріятельскія пули поразили офицера въ голову и ранили 2 солдатъ—одного въ руку, другого въ ногу.

Такихъ случаевъ очень много.

Вотъ почему большинство раненыхъ усаживались гдѣ-нибудь подъ прикрытіемъ и выжидали ночи, когда стихнетъ огонь. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, изъ военныхъ соображеній, до ночи совершенно не выносили раненыхъ. Это — безчеловѣчно, не гуманно, но жестоко логично. Зачѣмъ рисковать здоровьемъ, и даже жизнью людей и выводить ихъ изъ строя въ качествѣ носильщиковъ, когда они могутъ быть полезны, какъ боевая единица? Каждый тяжело-раненый требуетъ 4-хъ носильщиковъ; 16 носильщиковъ ротныхъ быстро будутъ израсходованы, и придется брать ихъ изъ строевыхъ. Что же останется изъ роты, если на каждаго тяжелораненаго или раненаго въ ногу будутъ высылать изъ строя 4-хъ человѣкъ?

Возвращаться же назадъ съ перевязочнаго пункта, съ мѣста сравнительно безопаснаго, опять въ огонь—задача очень тяжелая и по силамъ лишь человѣку съ большой силой воли и съ сильно развитымъ сознаніемъ долга. Понятно поэтому,

что командиры считаютъ всѣхъ тѣхъ, кто ушелъ изъ огня, потерянными для части, и предпочитаютъ оставлять раненыхъ на мѣстѣ до ночи, чтобы не ослаблять своей части. Тяжело-раненые, большею частію, оставались въ рукахъ непріятеля. Оставленные въ окопахъ, на полѣ сраженія, они, не перевязанные, или перевязанные своими товарищами, безъ воды и пищи, ждали ночи, чтобы ихъ подобрали свои или нашелъ, иногда черезъ 2—3 дня, непріятель. Подъ Мукденомъ на полѣ сраженія осталось большинство тяжело-раненыхъ: изъ 100.000 эвакуировано лишь 54.000 человѣкъ, и изъ нихъ добрыхъ $^{3}/_{4}$ шли пѣшкомъ, а 20.000 тяжело-раненыхъ были оставлены непріятелю.

Имѣетъ ли смыслъ подача первой помощи подъ огнемъ? Это—вопросъ, относительно котораго многіе спорятъ.

Въ бою подъ Саймадзы, 25-го мая, одинъ изъ летучихъ отрядовъ Краснаго Креста былъ раздѣленъ на 2 небольшихъ отряда, при чемъ въ каждомъ было по 1 врачу, по 2 студента и по три санитара. Одинъ отрядъ работалъ въ долинѣ, другой на горѣ, и ни тотъ, ни другой, работая въ огнѣ, не принесли существенной пользы: тяжело-раненые къ нимъ не попадали, а легко-раненые напрягали послѣднія силы, чтобы уйти, а иногда и уползти изъ этого ада, сдѣлавъ себѣ кое-какую повязку.

„Въ бою подъ Ай-Янь-Ямынемъ"—разсказываетъ старшій врачъ того же летучаго отряда—„мы раздѣлились на 2 отряда, и одинъ отрядъ, съ докторомъ Беньяшемъ во главѣ, работалъ подъ артиллерійскимъ огнемъ, а другой, гдѣ былъ я, шелъ позади стрѣлковой цѣпи. И тутъ повторилась та же исторія: въ наши руки попадало мало раненыхъ; большинство ихъ старалось пробраться дальше—закоулками. Въ другихъ бояхъ, гдѣ мы стояли подъ выстрѣлами, раненые старательно обходили это мѣсто, и даже случайно попадавшіеся торопились уйти безъ всякой перевязки, боясь погибнуть на перевязочномъ пунктѣ. Нужно было видѣть, съ какою поспѣшностью плелись даже тяжело-раненые, какъ старались они, выбиваясь изъ силъ, уйти подальше отъ опасности".

„Даже находясь вдали отъ мѣста боя",—продолжаетъ свой разсказъ тотъ же врачъ—„раненые легко подвергаются паникѣ при всякомъ шумѣ разорвавшагося вблизи снаряда. Помню, какъ въ дер. Сандяпудзахъ, въ бояхъ при Шахе, ночью мы не могли эвакуировать всѣхъ нашихъ раненыхъ, и ихъ набралась полная фанза—человѣкъ 200. На дворѣ была страшная грязь, двуколки вязли, и эвакуація совершалась крайне медленно. Истомленныя дневной работой лошади отказались служить. Мы не знали, какъ поступить съ такой массой раненыхъ, если бы намъ пришлось отступать. На разсвѣтѣ японцы начали обстрѣлъ нашей деревни. Снаряды еще не долетали до фанзы, гдѣ былъ перевязочный пунктъ, но шумъ перваго же разорвавшагося вблизи снаряда встревожилъ всѣхъ раненыхъ, и началось нѣчто невообразимое. Никакіе уговоры, убѣжденія не дѣйствовали. Раненые ползли, шли, опираясь другъ на друга, падали, снова поднимались и снова шли. Вся дорога наполнилась этими несчастными искалѣченными „защитниками отечества". Лишь наиболѣе тяжело или раненые въ обѣ ноги, сдѣлавъ неудачную попытку подняться и вы-

ползти, остались и со слезами на глазахъ умоляли увезти ихъ. Но не было ни одной двуколки; не было даже арбъ. Только то обстоятельство, что мы сами оставались съ ними, заставило ихъ успокоиться. Часа черезъ 2 прибыли арбы продовольственнаго транспорта, и намъ удалось кое-какъ эвакуировать и этихъ несчастныхъ. Кто пережилъ такую картину, кто видѣлъ, какъ раненые стремятся выйти изъ сферы огня, тотъ пойметъ, что всѣ теоретическія разсужденія о подачѣ помощи въ огнѣ на практикѣ неосуществимы".

Изъ этихъ краткихъ примѣровъ вполнѣ ясно, что перевязочный пунктъ въ бою долженъ быть непремѣнно расположенъ въ безопасномъ мѣстѣ. Во время отступленія и такой пунктъ можетъ очутиться въ передовой линіи, въ особенности при отступленіяхъ спѣшныхъ, какія были, напр., въ Манджуріи. Во время отступленія заботы о раненыхъ вообще отходятъ на второй планъ: раненый представляетъ обузу для отступающей арміи; заботятся объ артиллеріи, о продовольственныхъ обозахъ, а раненыхъ предоставляютъ вывезти врачамъ, не давая имъ, однако, средствъ для этого, или давая очень малыя. Впрочемъ, при отступленіи раненые находятся въ такомъ ужасномъ положеніи, что еще вопросъ, что человѣчнѣе: оставлять ли ихъ до прихода непріятеля, или тащить 40—60 верстъ безъ перевязки и безъ врачебной помощи по ужаснымъ дорогамъ? Зачастую ихъ и складывали гдѣ-нибудь около разъѣздовъ, какъ ненужный „ломъ и бракъ".

Невозможно признать помощь раненому раціональной, согласной съ правилами современной хирургіи, когда его безъ перевязки тащатъ 3—4 версты; когда множество ихъ остаются съ утра до вечера въ траншеяхъ, истекая кровью, замерзаютъ на полѣ сраженія въ морозы, или мучительно страдаютъ отъ жажды въ зной; когда при всемъ желаніи, при всемъ самопожертвованіи невозможно помочь имъ; когда, наконецъ, раненые, которые и попадутъ на перевязочный пунктъ, рискуютъ быть брошены, при дальнѣйшей эвакуаціи, въ пути во время паники. Развитіе техники въ уничтоженіи себѣ подобныхъ, изобрѣтеніе орудій, бросающихъ на десятки верстъ громадную массу стали и чугуна, въ связи со страшной скоростью стрѣльбы,—все это дѣлаетъ подачу помощи раненымъ на полѣ битвы все менѣе и менѣе достигающей своей цѣли. Все больше и больше раненые будутъ загромождать перевязочные пункты, будутъ требовать услугъ многочисленнаго медицинскаго персонала. Уборка раненыхъ все болѣе и болѣе затруднится, а перевязочный пунктъ будетъ отодвигаться съ поля сраженія все далѣе и далѣе. Словомъ, совершенство хирургической помощи на полѣ битвы выразится обратной пропорціональностью техническимъ усовершенствованіямъ средствъ, изобрѣтаемыхъ для истребленія человѣка.

Вообще говоря, дѣятельность летучихъ отрядовъ различна въ боевой и межбоевой періоды. Въ то время какъ въ первомъ работа была преимущественно хирургическая, во второмъ она была, почти исключительно, терапевтическая; въ первомъ работа сосредоточивалась на перевязочномъ пунктѣ, во второмъ—въ лазаретѣ, гдѣ число мѣстъ иногда доходило до 50-ти.

Лазаретъ предназначался, главнымъ образомъ, для обслуживанія передовыхъ частей въ качествѣ лазарета этапнаго. При немъ иногда устраивались баня, библіо-

тека; нижнимъ чинамъ раздавались книги и газеты; зимой выдавались валенки, теплое бѣлье; словомъ—лазаретъ старался приходить на помощь воинской части, чѣмъ могъ. Однако такая дѣятельность была, чаще, случайной. Да и дѣятельность самого летучаго отряда, какъ лѣчебнаго учрежденія, далеко не укладывалась въ ту программу ея, которая была нормирована въ Петербургѣ. Это расширеніе дѣятельности всецѣло принадлежало личному почину и энергіи персонала отряда. Понятно, что появленіе личнаго почина было мыслимо лишь въ той обстановкѣ и въ тѣхъ условіяхъ, въ какихъ, напр., находился тотъ или иной отрядъ, состоявшій въ вѣдѣніи Краснаго Креста.



Японія. Паркъ въ м. Гунчу.

Въ военномъ же вѣдомствѣ врачамъ приходилось работать въ такой обстановкѣ, гдѣ малѣйшее проявленіе личнаго почина подавлялось полковымъ командиромъ или медицинскимъ начальствомъ, гдѣ всякое энергичное отстаиваніе основъ даже гигіены возстановляло противъ себя.

Что касается собственно хирургической дѣятельности летучаго отряда, т. е. дѣятельности его, какъ перевязочнаго пункта, то она сводилась къ наложенію повязокъ, въ рѣдкихъ случаяхъ—къ перевязкѣ артерій; строго проводились принципы т. н. сохраняющаго способа лѣченія, почему извлеченіе инородныхъ тѣлъ (пуль, шрапнели, осколковъ) производилось лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда устанавливалось занесеніе въ рану одежды или другихъ постороннихъ тѣлъ. Раненія, по своему характеру, раздѣлялись на огнестрѣльныя (пулевыя, шрапнельныя, осколками гранатъ), ожоги, рѣзаныя и колотыя раны и ушибы. Наиболѣе благопріятны были раненія пулевыя. Зачастую съ сквознымъ пулевымъ раненіемъ въ грудь или животъ раненый самъ приходилъ на перевязочный пунктъ и, послѣ перевязки, шелъ дальше,

не соглашаясь оставаться ждать, когда его повезутъ. При огнестрѣльныхъ переломахъ всегда накладывалась неподвижная повязка, при чемъ въ качествѣ шинъ употреблялся нарѣзанный полосками гаолянъ. Перевязки пулевыхъ раненій, не сопровождавшихся обширными разрушеніями мягкихъ частей или переломами, не требовали много труда: обмываніе шарикомъ со спиртомъ, смазываніе іодной настойкой и наложеніе противогнилостной повязки изъ заготовленныхъ пакетовъ—въ этомъ состояла вся перевязка; ни зондированія, ни тампонады пулевыхъ отверстій не допускалось. Но если простыя пулевыя раненія не доставляли большихъ хлопотъ, то раненія отъ разорвавшихся пуль, шрапнелей или осколками гранатъ, напротивъ, отнимали очень много времени. Большая зіяющая поверхность, загрязненная землей, сильно кровоточащая, требовала тщательной очистки, тампонады, остановки кровотеченія и пр.

Лѣченіе ожоговъ сводилось къ наложенію масляно-салоловой повязки (5%-й растворъ салола въ маслѣ). Колотыхъ и рѣзаныхъ ранъ въ нашемъ отрядѣ было сравнительно мало, такъ какъ японцы вообще избѣгали рукопашныхъ схватокъ; лѣченіе подобныхъ ранъ также сводилось къ наложенію противогнилостной повязки.

Большой въ мирное время штатъ врачей—во время боя оказывается далеко не достаточнымъ, и, какъ то было во времена Н. И. Пирогова, врачи и теперь на войнѣ бываютъ завалены спѣшной работой. „Война, это травматическая эпидемія",—говоритъ Н. И.—„Какъ при большихъ эпидеміяхъ всегда недостаетъ врачей, такъ и во время большихъ войнъ всегда въ нихъ недостатокъ. Что ни дѣлали всѣ правительства для предупрежденія этого недостатка, все при случаѣ оказывалось ненадежнымъ". „Въ военное время"—говоритъ онъ въ другомъ мѣстѣ—„почти нѣтъ возможности правильно распорядиться своими пособіями. То нѣтъ довольно рукъ, то нѣтъ у рукъ головы, то встрѣчаешь, когда не нужно, избытокъ, а то, когда нужно,—недостатокъ лицъ, необходимыхъ для самыхъ главныхъ пособій". Эти слова великаго учителя вполнѣ примѣнимы и къ минувшей войнѣ. Правда, благодаря строго сохраняемому способу, благодаря громаднымъ успѣхамъ хирургическаго лѣченія, не требовалось теперь такой затраты труда и времени, какъ во времена Н. И., но все же замѣчался недостатокъ въ медицинскомъ персоналѣ на передовыхъ позиціяхъ, недостатокъ рукъ при той массѣ раненыхъ, которая поступала въ короткій промежутокъ времени.

Если дѣло подачи первой хирургической помощи, все же, было поставлено болѣе или менѣе удовлетворительно, то дѣло транспортировки раненыхъ съ перевязочнаго пункта дальше—въ тылъ—не удовлетворяло самымъ скромнымъ требованіямъ. Раненые перевозились на двуколкахъ, арбахъ, конныхъ носилкахъ, а въ Красномъ Крестѣ—на рессорныхъ финляндскихъ двуколкахъ. Двуколки военнаго образца, безъ рессоръ, на манджурскихъ дорогахъ прямо представляли собой одну изъ пытокъ: каждая неровность, каждая кочка заставляли подпрыгивать и причиняли больному жестокія страданія. Тѣ приспособленія, какія внесло въ нихъ военное вѣдомство (напр., резиновыя кольца), держались лишь до тѣхъ поръ, пока двуколками не стали пользоваться и для перевозки тяжестей. Безъ приспособленій, которыя,

кстати сказать, мало устраняли тряску, на двуколкѣ продолжительный переѣздъ даже для здоровыхъ дѣлался невыносимымъ. Да и такихъ двуколокъ выдали 16—на полкъ—на 4.000 человѣкъ. Въ военномъ вѣдомствѣ пользовались еще арбами. Нужно знать устройство этого архаическаго экипажа, чтобы понять всю его непригодность для перевозки раненыхъ. Конныя носилки представляли наиболѣе удобный и спокойный способъ перевозки, но требовали для перевозки одного раненаго двухъ лошадей или муловъ.

Въ началѣ кампаніи, до боевъ при Шахе, Красный Крестъ не имѣлъ транспортовъ для раненыхъ и этимъ ставилъ въ очень тяжелое положеніе свои передовыя учрежденія; между тѣмъ, въ дѣлѣ транспортированія онъ могъ бы, располагая большими средствами, принести существенную пользу: расходы на дорого стоющіе отряды, госпитали и др. учрежденія могли бы быть частью обращены на транспорты. Организація хорошихъ перевозочныхъ средствъ, конечно, труднѣе и хлопотливѣе, чѣмъ устройство госпиталей; здѣсь нужно затратить энергію, нуженъ личный почин, а на устройство госпиталей имѣется уже шаблонъ, разъ на всегда установленный и испытанный.



Похороны русскаго офицера въ Мацуямѣ.

Какъ бы то ни было, эвакуація раненыхъ, до самаго конца кампаніи, была поставлена весьма нераціонально и примитивно: пользовались все тѣми же продовольственными повозками, зарядными ящиками, патронными двуколками и т. д. Удобство раненаго, его здоровье, по прежнему, приносилось въ жертву быстротѣ эвакуаціи. Лихорадочная поспѣшность замѣчалась въ особенности при отступленіи и обстрѣлахъ перевязочнаго пункта. Сами раненые, даже тяжелые, собирали послѣднія силы и лѣзли въ первую попавшуюся повозку. Счастье тому, кто попадалъ при этомъ въ повозку съ соломой, большинству приходилось ложиться прямо на голыя доски. Страшная тряска, мучительное подбрасываніе на кочкахъ превращали легкораненаго въ тяжелаго больного, а тяжело-раненые попадали въ госпитали уже въ безнадежномъ состояніи, или даже, въ большинствѣ случаевъ, умирали по дорогѣ. Иногда перевозочныхъ средствъ не хватало вовсе, и тогда начиналось останавли-

ваніе проходившихъ, измученныхъ, подавленныхъ неудачей солдатъ, и эта несчастная „сѣрая скотина“, не спавшая, можетъ быть, нѣсколько ночей, до крайности утомленная, полуголодная, босая и навьюченная, какъ животное, различными нужными и ненужными принадлежностями, привлекалась къ переноскѣ раненыхъ. Наскоро изъ шинелей и ружей устраивались носилки, и несчастные солдаты, едва передвигая ноги, тащили черезъ рѣки и по острымъ камнямъ своего раненаго товарища, иногда 20—30 верстъ.

Вотъ одинъ изъ многочисленныхъ примѣровъ героизма и самоотверженія въ дѣлѣ помощи раненымъ на перевязочныхъ пунктахъ.

Въ сраженіи подъ Вафангоу, въ качествѣ главнаго перевязочнаго пункта участвовалъ лазаретъ 35-й пѣхотной бригады въ составѣ бригаднаго врача Антифѣева, помощника его Феногенова и младшихъ врачей: Мичинера и Бродскаго. Кромѣ врачей, къ нему были прикомандированы двѣ сестры милосердія—доброволицы: жена командира Зарайскаго полка г-жа Мартынова и медичка 3-го курса (фамилія неизвѣстна). О своемъ назначеніи они узнали неожиданно и отправились въ походъ безъ вещей, въ чемъ были, и вмѣстѣ съ лазаретомъ сдѣлали 28 верстъ въ 5 часовъ, употребивъ на привалъ три четверти часа. Во всемъ лазаретѣ одушевленіе было замѣчательное. Несмотря на свой большой обозъ, лазаретъ двигался такъ быстро, что носильщики почти бѣжали. Дорога шла мѣстами черезъ перевалы и по ущельямъ, и нужно было видѣть, съ какимъ оживленіемъ подхватывали они двуколки и втаскивали на гору. По приходѣ къ мѣсту сраженія, бригадный врачъ выбралъ мѣсто для перевязочнаго пункта въ одинокой фанзѣ, подъ навѣсомъ, вблизи линіи огня. Быстро вскипятили въ котлахъ воду, устроили необходимые растворы, прокипятили хирургическіе инструменты, устлали землю цыновками и поставили покрытые клеенкой операціонные столы. Сестры милосердія, тѣмъ временемъ, несмотря на усталость отъ длиннаго перехода, приготовили для будущихъ раненыхъ чай, кофе и бульонъ изъ консервовъ.

Уже часовъ съ двѣнадцати начали прибывать съ поля носильщики съ ранеными, при чемъ принесли и двухъ носильщиковъ, раненныхъ въ предплечье и кисть. Оба младшіе врача и классный фельдшеръ Софроновъ сами отправились съ носильщиками на мѣсто боя и стали руководить переноской раненыхъ и помогать санитарамъ. Врачъ Мичинеръ со своими людьми зашелъ въ мѣсто, уже оставленное нашими войсками и сильно обстрѣливаемое японцами, и вынесъ оттуда 3 раненыхъ, буквально, подъ огнемъ. Но непріятельская пуля не пощадила его: пройдя черезъ платье, она сильно контузила ему лѣвое бедро въ наружной части. Были и трогательные моменты. Среди лазаретнаго персонала разнесся слухъ, что врачъ Бродскій остался на полѣ битвы и взятъ въ плѣнъ. Денщикъ его Дековскій вскочилъ на его лошадь и помчался къ японцамъ искать своего барина, на пути всѣхъ разспрашивая о немъ. Вдругъ онъ видитъ, что баринъ его невредимый идетъ ему навстрѣчу... Денщикъ въ восторгѣ подлетѣлъ къ нему и отъ радости не могъ сказать слова.

Къ концу сраженія скопилось много раненыхъ, работа кипѣла, но вдругъ по-

шелъ проливной дождь. Надо было и кончать перевязки, и укладывать раненыхъ, и собирать подъ дождемъ вещи. Много поработали и помогли обѣ сестры милосердія. Объ этихъ чудныхъ сестрахъ, „полныхъ любви безконечной“ къ своему ближнему больному, нельзя спокойно ни писать, ни говорить.

Ихъ работа, ихъ уходъ за ранеными, ихъ замѣчательное спокойствіе духа передъ опасностью, ихъ непоколебимое мужество не могли не вызвать искренняго, глубокаго удивленія и благоговѣнія у тѣхъ, кто ихъ видѣлъ въ дѣлѣ подъ Вафангоу. Когда, къ концу боя, непріятель приблизился настолько, что снаряды стали перелетать черезъ перевязочный пунктъ и рваться вблизи него, такъ что раненые стали волноваться, сестры продолжали подавать помощь, поить и кормить больныхъ,



Могила морского офицера въ Мацуямѣ.

накладывать перевязки, какъ будто для нихъ не было никакой опасности, какъ будто онѣ работали не подъ непріятельскимъ огнемъ, а гдѣ-нибудь въ операціонной при самой мирной, спокойной обстановкѣ.

При отступленіи, сестры отдали свой экипажъ и непромокаемыя накидки раненымъ, а сами въ туфелькахъ и въ бѣлыхъ операціонныхъ халатахъ шли всю дорогу по грязи, переходя въ бродъ ручьи и рѣчки. Врачи также шли пѣшкомъ, въ халатахъ, такъ какъ обозъ ушелъ впередъ. Носильщики всѣ 30 верстъ несли раненыхъ и помогали двуколкамъ, вязнувшимъ въ грязи. Носильщики—простые солдаты—съ удивительнымъ вниманіемъ и сердечностью относились къ раненымъ, помогая перемѣнять промокшія на дождѣ повязки, переворачивать и перекладывать больныхъ.

Во время одного перехода отступавшій лазаретъ попалъ въ такой ливень, что образовавшійся огромный потокъ подхватилъ обозъ одного изъ полковъ съ людьми, лошадьми и быками. Носильщики и здѣсь оказались на высотѣ своего назначенія:

они спасли 50 тонувшихъ солдатъ и цѣлый день потомъ вытаскивали двуколки изъ воды. 5 носильщиковъ получили георгіевскіе кресты и весь персоналъ представленъ къ наградамъ.

Бывали, конечно, тяжелыя положенія, полныя кроваваго трагизма, и объ одной изъ этихъ трагедій разсказываетъ докторъ Пуссепъ, старшій врачъ одного изъ летучихъ отрядовъ Краснаго Креста, слѣдующее:

„Не могу не вспомнить безъ ужаса той картины, свидѣтелемъ которой намъ пришлось быть при отступленіи отъ Мукдена. Нашъ отрядъ былъ послѣдній изъ отступавшихъ. Намъ приходилось пробираться между брошенными повозками, зарядными ящиками, артиллеріей, патронными двуколками. Вокругъ—трупы раздавленныхъ людей, загнанныхъ лошадей. Часовъ около 12 ночи мы прибыли, наконецъ, на разъѣздъ. Стукъ двигавшихся обозовъ, шумъ стоявшаго подъ парами паровоза, сотни раненыхъ, ржанье лошадей и крикъ муловъ—все смѣшивалось въ какой-то неопредѣленный, но ужасный, душу надрывавшій шумъ. Всѣ куда-то торопились, спѣшили, и никто не зналъ куда. Понуканье бѣдныхъ, загнанныхъ лошадей, едва-едва передвигавшихъ ноги, крики обезумѣвшихъ отъ голода людей, и все это—подъ аккомпаниментъ стоновъ раненыхъ, тутъ же наваленныхъ вблизи дороги, около станціоннаго зданія и около поста пограничной стражи. Раненые лежали вокругъ построекъ въ пыли и безъ ухода. Врачей не было видно. Не было воды. Стоны все усиливались. Слышались проклятія и крики: „воды, воды", но ея не было. Нужно было ѣхать за водой за 3 версты. Внутри зданій—множество раненыхъ, на столахъ, подъ столами на полу. Когда я хотѣлъ пройти въ комнату, я не могъ шагу ступить, чтобы не попасть на руку или на ногу раненаго. Все тѣ же стоны: „воды, воды". Умиравшие, съ запекшимися губами, съ сухимъ языкомъ, съ широко раскрытыми глазами, хрипя, просили едва слышно: „воды". Запахъ крови, спертый, удушливый воздухъ помѣщенія, стоны—все это сразу охватило меня; я зашатался, голова у меня закружилась, и я поспѣшилъ выйти изъ этого ада.

„Стоны раненыхъ подѣйствовали, однако, на насъ, какъ удары хлыста на уставшую лошадь. Падавшая было энергія снова появилась; исчезла усталость, и исчезло даже воспоминаніе о безсонныхъ ночахъ, проведенныхъ передъ тѣмъ въ работѣ. Мы достали воды и стали поить и перевязывать раненыхъ; но, чѣмъ больше ихъ поили и перевязывали, тѣмъ больше ихъ оказывалось. Комнаты наполнялись такъ, что уже и выбраться изъ нихъ стало нельзя, ступить было негдѣ. А раненые все прибывали и ложились другъ на друга. Кошмаръ какой-то, тяжелый, страшный сонъ...

„Вдругъ пронесся слухъ, что за ранеными прибылъ товарный поѣздъ. Все всколыхнулось. Черезъ нѣсколько минутъ комнаты очистились; раненые, даже тяжелые, ползкомъ потянулись къ поѣзду. Остались только самые тяжелые. Я пошелъ искать носильщиковъ, но ихъ не оказалось: поѣздъ пришелъ безъ носильщиковъ и безъ носилокъ.

„У поѣзда возмутительная картина. Человѣкъ сталъ звѣремъ. Всѣ хотятъ попасть на поѣздъ. Напрасно пріѣхавшій офицеръ и врачи уговариваютъ здоровыхъ

„не лѣзть“. Нѣтъ, здоровые, болѣе сильные, отнимаютъ мѣсто у безпомощныхъ раненыхъ. Лѣзутъ, какъ обезумѣвшіе, царапаютъ себѣ лицо, руки; рвутъ одежду и садятся на крыши вагоновъ, на буфера, на оси даже; примащивая винтовку, устраиваются подъ вагонами. Паровозъ весь облѣпленъ солдатами, какъ мухами; и все лѣзутъ и лѣзутъ. Драки, крики, шумъ, гамъ, а рядомъ—стоны мучениковъ раненыхъ... Поѣздъ отошелъ, а раненые еще остались. Счастливы тѣ, кто были безъ сознанія. Ни тревога, ни голодъ, ни жажда ихъ не касались. Они витали гдѣ-то далеко, быть можетъ, въ своихъ грезахъ видѣли своихъ родныхъ, ѣли и пили съ ними въ своемъ семейномъ кругу, въ теплѣ...

„Достали еще воды. Еще напоили раненыхъ, перевязали ихъ. Опять число ихъ растетъ и растетъ, опять стали заполняться всѣ комнаты. Наконецъ, прибылъ 2-й поѣздъ. Мы перевязали и отправили на поѣздъ послѣднихъ раненыхъ. Часа за 2 до разсвѣта тяжелая работа окончилась и, какъ убитые, мы заснули тяжелымъ сномъ на томъ же полу, гдѣ передъ тѣмъ лежали, стонали и мучились раненые. Съ разсвѣтомъ двинулись дальше“.



Госпиталь Общины св. Евгеніи въ Херсу.

Россійское Общество Краснаго Креста, какъ постоянно дѣйствующая общественная организація, созданная спеціально для правильной постановки общественной помощи въ дѣлѣ ухода за больными и ранеными, выступило, въ самомъ началѣ русско-японской войны, объединителемъ и руководителемъ всѣхъ общественныхъ корпорацій, кружковъ, отрядовъ и т. п. общественныхъ организацій, создавшихся для оказанія помощи больнымъ и раненымъ въ минувшую кампанію.

Исполнительная комиссія главнаго управленія Краснаго Креста, какъ только началась война, обратилась къ русскому обществу съ призывомъ идти на святое дѣло помощи больнымъ и раненымъ воинамъ.

„Война“—говорится въ этомъ воззваніи—„пробудила всенародное желаніе послужить Отечеству на полѣ брани, а кому не суждено стать въ ряды войскъ, тѣ спѣшатъ придти личнымъ трудомъ и пожертвованіями на помощь больнымъ и раненымъ воинамъ, сражающимся за родину. Учрежденія земскія и городскія уже откликнулись на общее желаніе, и повсюду идетъ обсужденіе способовъ осуществленія этого гуманнаго стремленія—помочь больнымъ и раненымъ воинамъ на Дальнемъ Востокѣ.

„Съ цѣлью ознакомленія съ условіями дѣйствія добровольной помощи на театрѣ войны и ролью Общества Краснаго Креста въ военное время исполнительная ко-

миссія полагаетъ не безполезнымъ выяснить въ общихъ чертахъ характеръ дѣятельности Краснаго Креста.

„Вся благотворительная добровольная помощь на театрѣ войны, чтобы дать наиболѣе плодотворные результаты, должна быть организована и объединена, и пользоваться полною неприкосновенностью со стороны непріятеля. Это и вызвало международное соглашеніе и признаніе Краснаго Креста, какъ эмблемы добровольной помощи, подъ этимъ только флагомъ пользующейся неприкосновенностью. Чтобы сдѣлать эту помощь организованной, по одному плану дѣйствующей и приносящей жертвамъ боя наибольшую пользу, всѣ международныя конференціи и всѣ положенія о полевомъ управленіи войскъ, въ томъ числѣ и наше, признаютъ, что вся добровольная помощь должна состоять въ вѣдѣніи одного центральнаго органа Краснаго Креста, который отправляетъ на театръ войны своихъ главноуполномоченныхъ.

„Къ этому необходимо прибавить, что въ задачи Краснаго Креста входятъ всѣ виды добровольной помощи арміи въ военное время: снабженіе военныхъ лазаретовъ, военныхъ эвакуаціонныхъ и питательныхъ пунктовъ и военныхъ транспортовъ, санитарныхъ поѣздовъ личнымъ составомъ и всѣми предметами усиленнаго довольствія, не полагающимися по табелямъ военнаго вѣдомства; устройство и содержаніе, рядомъ съ лѣчебными заведеніями военнаго вѣдомства, и своихъ собственныхъ лазаретовъ, эвакуаціонныхъ, этапныхъ и питательныхъ пунктовъ, санитарныхъ поѣздовъ и судовъ для транспорта раненыхъ, летучихъ отрядовъ.

„Задачи обширныя, и выполнить ихъ Красный Крестъ можетъ лишь въ томъ случаѣ, если онъ явится дѣйствительнымъ олицетвореніемъ добровольной помощи отъ всего населенія. Если населеніе желаетъ, чтобы Красный Крестъ дѣйствительно выполнилъ свою задачу, былъ тѣмъ, чѣмъ онъ долженъ быть, необходимо влить въ него все, что оно пожелаетъ дать въ помощь раненымъ: живыя силы людей, желающихъ для раненыхъ и больныхъ арміи потрудиться, деньги, матеріальныя средства. Только тогда, объединенныя подъ флагомъ Краснаго Креста усилія всего населенія вырвутъ изъ рукъ смерти все то, что еще можетъ быть спасено съ поля битвы и отъ эпидемическихъ заболѣваній, неизбѣжныхъ при скопленіи военныхъ массъ въ неблагопріятной обстановкѣ.

„Къ этому объединенному дѣйствію подъ флагомъ Краснаго Креста исполнительная комиссія считаетъ своимъ долгомъ пригласить земства и города.

„Вмѣстѣ съ тѣмъ исполнительная комиссія считаетъ необходимымъ ознакомить всѣхъ съ тѣмъ, что, по ея свѣдѣніямъ, въ данный моментъ наиболѣе нужно на театрѣ военныхъ дѣйствій.

„Красный Крестъ прежде всего приступилъ къ заготовкѣ лазаретовъ, но въ настоящій моментъ онъ уже имѣетъ свыше 7.000 отправленныхъ и готовыхъ къ отправкѣ кроватей, въ дополненіе къ лазаретамъ военнаго вѣдомства.

„Сформированныхъ уже лазаретовъ, на первое по крайней мѣрѣ время, вполнѣ достаточно. Гораздо существеннѣе вопросъ о содержаніи всѣхъ этихъ лазаретовъ, ибо содержаніе каждаго лазарета на двѣсти кроватей слѣдуетъ считать отъ 200.000 до

250.000 рублей въ годъ. Другими словами, одни заготовленные уже лазареты обойдутся Красному Кресту въ теченіе года до 8 милліоновъ рублей, не говоря о расходахъ на другія многообразныя нужды больныхъ и раненыхъ. И первая помощь со стороны населенія, въ которой особенно нуждается Красный Крестъ, это дать ему средства на содержаніе заготовленныхъ уже и посылаемыхъ на театръ войны лазаретовъ и санитарныхъ всякаго рода отрядовъ.

„Поэтому, если какое-либо земство или городъ желаютъ имѣть лазаретъ своего имени, то правильнѣе взять на свое содержаніе одинъ изъ готовыхъ уже лазаретовъ Краснаго Креста, дать ему свое имя и назначить своего завѣдующаго хозяйствомъ—уполномоченнаго.

„По сношеніи съ главнымъ военно-медицинскимъ управленіемъ, нынѣ положительно выяснилось, что усилія исполнительной комиссіи главнаго управленія Краснаго Креста должны быть также направлены къ пріобрѣтенію пищевыхъ продуктовъ для снабженія этапныхъ пунктовъ, съ небольшими для нихъ лазаретами на 25 и 10 кроватей, организуемыхъ, главнѣйше, для питанія эвакуируемыхъ съ поля сраженія послѣ первой перевязки больныхъ и раненыхъ. При этомъ, такъ какъ Японія служила для театра войны источникомъ пополненія запасовъ овощей, безъ которыхъ безусловно невозможна какая-либо борьба съ неминуемыми по мѣстнымъ условіямъ цинготными заболѣваніями, то является первѣйшая необходимость устроить запасы всякаго рода сушеныхъ и консервированныхъ—мяса, овощей, крупъ, луку и питательныхъ всякаго рода консервовъ.

„Создать такіе этапные пункты, снабдить ихъ всѣмъ необходимымъ и заготовить въ складахъ Краснаго Креста большіе запасы всякаго рода питательныхъ продуктовъ—вторая задача, не менѣе, если не болѣе крупная, чѣмъ первая, но въ гораздо меньшей степени пока удовлетворенная, и это — обширное поле для общественной благотворительности.

„Нужны еще дезинфекціонные отряды, для цѣлей дезинфекціи зараженныхъ эпидеміей мѣстностей, для улучшенія гигіеническихъ условій, что такъ важно для ослабленія заболѣваемости. Новая благодарная задача для желающихъ жертвовать на общественное дѣло учрежденій.

„Далѣе, необходимо приспосабливать сейчасъ же плавучіе лазареты для транспортовъ раненыхъ по Сунгари и Амуру, ибо эвакуація раненыхъ пойдетъ, главнѣйше, этимъ путемъ, и надо успѣть закончить приспособленіе баржей и снабженіе ихъ персоналомъ и всѣмъ инвентаремъ до открытія навигаціи; на это все опять нужны крупныя суммы. Каждый такой плавучій госпиталь разсчитывается на 100—150 больныхъ и раненыхъ. Оборудованіе, снабженіе всѣмъ необходимымъ—персоналомъ и инвентаремъ, каждаго такого плавучаго лазарета и полное содержаніе его принесло бы дѣлу помощи раненымъ огромную пользу. Каждый плавучій лазаретъ могъ бы получить наименованіе того учрежденія или нѣсколькихъ, соединившихся для этой цѣли учрежденій, которыя бы его оборудовали и обезпечили полнымъ содержаніемъ на все время навигаціи.

„Наконецъ, въ распоряженіи исполнительной комиссіи уже имѣется свыше

600 сестеръ милосердія для военныхъ госпитатей, а также заранѣе приглашено значительное число врачей для пополненій кадровъ врачебнаго персонала, на случай убыли таковаго или необходимости увеличить комплектъ врачей на театрѣ войны, что, равнымъ образомъ, требуетъ постоянныхъ значительныхъ расходовъ.

„Роль земскихъ, городскихъ и другихъ общественныхъ учрежденій въ удовлетвореніи всѣхъ этихъ нуждъ можетъ быть громадна, но для успѣха дѣла очень важно, чтобы они работали согласно съ руководящимъ органомъ Краснаго Креста, исполнительной комиссіей, въ которой сосредоточены всѣ свѣдѣнія съ театра войны о нуждахъ арміи. Все это говоритъ за необходимость согласнаго дѣйствія всѣхъ, желающихъ придти на помощь больнымъ и раненымъ воинамъ, съ исполнительной комиссіей.

„Пожелаютъ ли земскія или городскія учрежденія пожертвовать въ центральную или мѣстныя кассы Краснаго Креста денежныя средства на дѣло помощи раненымъ и больнымъ воинамъ или предпочтутъ взять на себя полное оборудованіе и содержаніе одного изъ видовъ помощи—лазаретовъ, летучаго отряда, этапнаго пункта, плавучаго лазарета и т. п., они одинаково послужатъ общему дѣлу и помогутъ Красному Кресту справиться со своею трудною и отвѣтственною задачею. Участіе въ завѣдываніи принятымъ на свое попеченіе видомъ помощи при посредствѣ своего уполномоченнаго всегда, конечно, обезпечено каждому жертвующему на дѣло Краснаго Креста учрежденію.

„При этомъ всякое проявленіе инціативы мѣстныхъ учрежденій будетъ встрѣчено исполнительною комиссіею съ благодарностью.

„Дѣятельному участію и всякому содѣйствію и совѣту мѣстныхъ людей, представителей общественныхъ учрежденій, какъ исполнительная комиссія, такъ и всѣ мѣстные органы Общества Краснаго Креста будутъ сердечно рады: только при условіи объединенія подъ флагомъ Краснаго Креста всѣхъ желающихъ посильно помочь больнымъ и раненымъ воинамъ русскихъ людей можетъ быть достигнута святая задача: дѣйствительное облегченіе страданій неизбѣжныхъ жертвъ настоящей войны“.

Это горячее патріотическое воззваніе, разосланное въ видѣ циркулярнаго письма во всѣ сословныя, городскія, земскія и иныя общественныя организаціи, возымѣло свое дѣйствіе, и вокругъ Краснаго Креста стали собираться на святое дѣло помощи отряды, кружки и иныя организаціи, какъ, напр., подвижные лазареты, санитарные поѣзда и т. д.

Такимъ образомъ, дѣятельность Краснаго Креста разрослась до громадныхъ размѣровъ, объединяя въ себѣ всю общественную благотворительность по организаціи медицинской и санитарной помощи на театрѣ войны.

Общее число лазаретовъ, объединенныхъ Краснымъ Крестомъ въ раіонахъ четырехъ его главноуполномоченныхъ, было свыше 160, въ которыхъ состояло 37.911 кроватей. Это число кроватей распредѣлялось по раіонамъ слѣдующимъ образомъ: въ раіонѣ дѣйствующей арміи—14.115, сѣверо-восточномъ—5.975, въ раіонѣ Забайкалья—4.170 и въ тыльномъ раіонѣ, отъ Байкала на западъ—до Самары, 3.651 кровать.

Персоналъ учрежденій Краснаго Креста во всѣхъ этихъ раіонахъ состоялъ изъ: 122 уполномоченныхъ (изъ которыхъ 96 служили безвозмездно), 59 завѣдующихъ хозяйствомъ, 362 врача, 26 фармацевтовъ, 63 студента, 959 сестеръ милосердія, 50 фельдшеровъ и фельдшерицъ, 1824 санитара.

Кромѣ указанныхъ лицъ, для пополненія и замѣны медицинскаго персонала было командировано въ резервъ: врачей 197, студентовъ 68, санитаровъ 519 и сестеръ милосердія 976.

Въ лазаретахъ Краснаго Креста было проведено 6.290.738 больничныхъ дней, въ томъ числѣ 310.153 офицерскихъ и 4.180.585 солдатскихъ.

Расходы по снаряженію лазаретовъ Краснаго Креста, примѣрно, могутъ быть исчислены въ суммѣ 7.936.747 руб.; эта сумма приблизительная, такъ какъ

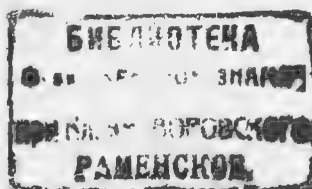


Бараки-госпиталь въ Матцуямѣ.

стоимость оборудованія и содержанія многихъ лазаретовъ Высочайшихъ Особъ, дворянскихъ, земскихъ и городскихъ организацій въ нее не вошла.

Одной изъ серьезныхъ задачъ, которую предстояло выполнить Красному Кресту на театрѣ войны, было снаряженіе летучихъ санитарныхъ отрядовъ, имѣющихъ своимъ назначеніемъ оказаніе первоначальной помощи раненымъ въ сраженіяхъ, и служащихъ дополненіемъ войсковыхъ лазаретовъ. Отряды эти, благодаря спеціальнымъ приспособленіямъ, должны были представлять для этой цѣли самую подвижную, а потому и весьма цѣлесообразную форму помощи, будучи въ то же время всегда готовы, въ случаѣ нужды, развернуться во временный госпиталь.

Другою существенною пользою Краснаго Креста, какъ признало Военное вѣдомство, было устройство врачебно-питательныхъ пунктовъ, гдѣ эвакуируемые съ поля сраженія раненые, до поступленія въ госпиталь или санитарный поѣздъ, могли бы



получить пріютъ и отдохнуть; для этой цѣли были признаны болѣе подходящими лазареты на 10—25 кроватей, обильно снабженные питательными продуктами и оборудованные въ такомъ размѣрѣ, чтобы могли развернуться на 25—50 кроватей. Въ дѣлѣ устройства этихъ пунктовъ широкое участіе приняли земства, и эти этапные лазареты имѣли большое значеніе и неоспоримый успѣхъ.

На основаніи далеко не полныхъ свѣдѣній—дѣятельность земскихъ отрядовъ выразилась въ томъ, что ими принято было по 22-е января 1906 г. больныхъ и раненыхъ около 20.600 и накормлено около 130.000 человѣкъ. Кромѣ врачебно-питательныхъ земскихъ пунктовъ, Красный Крестъ учредилъ 7 питательныхъ пунктовъ на свои средства.

Въ виду возможности распространенія заразныхъ болѣзней Красный Крестъ образовалъ 2 бактеріологическихъ отряда и 8 дезинфекторскихъ. Одинъ бактеріологическій отрядъ былъ организованъ Харьковскимъ губернскимъ земствомъ, другой отрядъ Комитетомъ Великой Княгини Елизаветы Ѳеодоровны.

Тяжелыя условія, въ которыхъ вообще войска находятся во время войны, въ настоящую кампанію осложнились сильнымъ подъемомъ нервовъ благодаря тому что главныя потери войска несутъ отъ артиллерійскаго огня, не видя даже противника, наносящаго имъ эти массовыя пораненія и сѣющаго въ ихъ рядахъ смерть.

Болѣе слабые въ нервномъ отношеніи не выдерживали обстановки боя, и среди арміи стали появляться случаи психическаго разстройства (къ 11-му октября 1905 г. было зарегистровано 250 душевно-больныхъ).

Считаясь съ этимъ, Красный Крестъ, снесясь съ Военнымъ вѣдомствомъ, принялъ на себя содержаніе и оборудованіе госпиталя для душевно-больныхъ въ Харбинѣ, при чемъ расходы по устройству этого госпиталя взяло на себя Военное вѣдомство, обязавшееся также платить за содержаніе каждаго больного по 1 р. 25 к. въ день. Госпиталь этотъ былъ открытъ 15-го декабря 1904 г.

Отдаленность театра военныхъ дѣйствій отъ Европейской Россіи, затруднительность и продолжительность доставки всѣхъ предметовъ, какъ для больныхъ и раненыхъ, такъ и многочисленнаго персонала, побудили Красный Крестъ организовать склады всего необходимаго какъ въ предѣлахъ Россіи, такъ и на Дальнемъ Востокѣ.

Центральными складами были назначены: С.-Петербургскій, Московскій, Иркутскій, Читинскій, Харбинскій, Никольскъ-Уссурійскій; сортировочно-перегрузочными—Пензенскій и Самарскій, и временными: Нерчинскій, Срѣтенскій, на ст. Байкалъ, на ст. Хайченъ, на ст. Мысовая, на ст. Спасская, Мукденскій, Ляоянскій.

Необходимость имѣть запасъ госпитальныхъ предметовъ и питательныхъ продуктовъ вблизи передовыхъ позицій навела на мысль устроить подвижные склады-вагоны, которые по прибытіи на мѣсто выгружались бы не сразу, а оставались бы на запасныхъ путяхъ и начинали свою дѣятельность въ экстренныхъ случаяхъ.

Въ Петербургѣ и Москвѣ образовался цѣлый рядъ складовъ Высочайшихъ Особъ и разныхъ организацій. По приблизительной оцѣнкѣ, стоимость пожертвованныхъ вещей въ главный складъ Краснаго Креста въ Петербургѣ составила около 120.000 рублей, въ мѣстныя учрежденія Краснаго Креста—около 700.000 рублей, и

пріобрѣтено бѣлья, обуви, теплыхъ вещей на 1.150.000 рублей; такимъ образомъ, Краснымъ Крестомъ бѣлья, обуви и платья было заготовлено на сумму около 2.000.000 руб.

Затѣмъ С.-Петербургское Городское Управленіе израсходовало на ту же цѣль 450.000 руб. Если же суммировать все, что заготовлено складами Высочайшихъ Особъ въ Петербургѣ и Комитетомъ Великой Княгини Елизаветы Ѳеодоровны (въ томъ числѣ земствомъ, дворянствомъ, городомъ), то можно считать, что стоимость заготовленныхъ бѣлья, обуви и одежды составитъ грандіозную сумму въ 9.000.000 р.

Такъ грандіозна и разнообразна дѣятельность Краснаго Креста въ минувшей войнѣ.

Обращаясь къ дѣятельности отдѣльныхъ, объединяемыхъ Краснымъ Крестомъ общественныхъ организацій, мы не можемъ, конечно, обрисовывать итоги ихъ трудовъ даже и въ самой краткой формѣ, такъ какъ этихъ организацій на театрѣ войны было слишкомъ много, да и дѣятельность ихъ была однообразна. Вотъ почему мы ограничимся лишь тѣмъ, что вкратцѣ обрисуемъ дѣятельность нѣкоторыхъ общественныхъ лазаретовъ и отрядовъ въ наиболѣе острый періодъ — во время и послѣ мукденскихъ боевъ.

Дворянскій отрядъ располагалъ на театрѣ военныхъ дѣйствій слѣдующими учрежденіями:

1) Главный госпиталь въ Харбинѣ на 500—600 кроватей;

2) Передовой подвижной госпиталь на 125 — 200 кроватей, выдѣленный изъ главнаго госпиталя на время боя при Шахе (Сентябрь 1904 г.) на ст. Саосянтиндзы Фушунской вѣтки, и ко времени мукденскаго боя переведенный на ст. Гудзядзы той же вѣтки;

3) Летучій отрядъ, выдѣляемый изъ подвижного госпиталя во время боя;

4) Транспортъ при подвижномъ госпиталѣ изъ 30 приспособленныхъ арбъ для перевозки тяжело-раненыхъ и больныхъ, во время боя выдвигающійся вмѣстѣ съ летучимъ отрядомъ для транспортированія тяжело-раненыхъ съ перевязочныхъ пунктовъ;

5) Санитарно-теплушечный поѣздъ гамбургскаго типа съ оборудованіемъ на 240 коекъ, съ вагономъ-кухней, аптекой, цейхгаузомъ

и 6) Операціонный вагонъ съ отдѣленіемъ на 8 коекъ для оперированныхъ больныхъ.

Такая организація была разсчитана на то, чтобы раненый, перевязанный въ летучемъ отрядѣ, могъ быть транспортированъ въ ближайшій передовой госпиталь, здѣсь или въ операціонномъ вагонѣ могъ получить, въ случаѣ надобности, неотложное оперативное пособіе, могъ быть эвакуированъ санитарнымъ поѣздомъ и въ Харбинскомъ госпиталѣ могъ получить надлежащее госпитальное лѣченіе.

Во время мукденскаго боя всѣмъ этимъ развѣтвленіямъ единой организаціи пришлось проявить максимумъ своей работоспособности.

Летучій отрядъ, состоявшій изъ врача, фельдшера, 4 санитаровъ и погонщиковъ китайцевъ (3), вмѣстѣ съ транспортомъ подъ надзоромъ опытнаго студента-

медика 5-го курса, былъ выдвинутъ передъ боемъ къ дер. Мизантунъ въ раіонѣ Путиловской сопки.

Такъ какъ это былъ пунктъ наиболѣе выдвинутый впередъ въ линіи нашего фронта, то отступленіе отсюда началось раньше другихъ пунктовъ. Транспортъ успѣлъ сдѣлать 5 рейсовъ и перевезти въ Гудзядзы 318 тяжело-раненыхъ. Персоналъ летучаго отряда до 22-го февраля успѣлъ сдѣлать 116 перевязокъ и 8 мелкихъ операцій, и затѣмъ, въ виду начавшагося отхожденія нашихъ войскъ, отряду вмѣстѣ съ транспортомъ пришлось сняться и отступить походнымъ порядкомъ на Телинъ.

Передовой подвижной госпиталь, развернувшійся за мѣсяцъ передъ боемъ въ Гудзядзяхъ, несъ въ теченіе 5—6 дней боя, между 18 и 22-мъ февраля, весьма интенсивную работу. За эти дни госпиталь пропустилъ 431 раненаго (21 офицера, 410 нижнихъ чиновъ), изъ которыхъ 9 умерло, 422 были эвакуированы. Наиболѣе горячая работа происходила послѣдніе 2 дня передъ окончательнымъ очищеніемъ Фушунской вѣтки, когда большинство госпиталей въ Гудзядзяхъ уже свернулось и госпиталю приходилось принимать болѣе 100 раненыхъ въ день, дѣлать неотложныя операціи и эвакуировать приблизительно такое же количество больныхъ въ день. За эти нѣсколько дней, кромѣ перевязокъ, мелкихъ операцій, разрѣзовъ, остановокъ кровотеченія, 3 частичныхъ резекціи, 2 секвестротоміи, 8 извлеченій осколковъ снаряда и пуль, 1 вправленіе вывиха плеча. 22-го февраля, съ послѣднимъ подвижнымъ составомъ очищенной Фушунской вѣтки, весь персоналъ госпиталя съ больными и погруженнымъ въ вагоны инвентаремъ выѣхалъ изъ Гудзядзъ и 23-го февраля остановился на ст. Шуанмяодзы (34 версты сѣвернѣе Телина).

Операціонный вагонъ съ хирургомъ кн. В. И. Гедройцъ, 4 сестрами и низшимъ персоналомъ былъ 17-го февраля, въ разгаръ боя на лѣвомъ флангѣ, передвинутъ изъ Гудзядзъ на конечную станцію Фушунъ, гдѣ ему въ теченіе 6 дней пришлось нести непрерывную работу, съ короткимъ 4-часовымъ промежуткомъ на ночь для сна.

Въ виду огромнаго скопленія раненыхъ, стекавшихся съ лѣваго фланга къ этой конечной точкѣ желѣзнодорожной артеріи, здѣсь сосредоточено было нѣсколько летучихъ отрядовъ, подвижныхъ госпиталей, этапно-продовольственныхъ пунктовъ и масса теплушекъ, изъ которыхъ формировались поѣзда, увозившіе раненыхъ. Операціонный вагонъ сослужилъ здѣсь важную службу, давъ возможность широкаго оперативнаго пособія въ неотложныхъ случаяхъ именно въ такомъ пунктѣ, гдѣ не было достаточнаго количества госпиталей съ хорошо оборудованными операціонными, гдѣ огромное скопленіе раненыхъ дѣлало въ то же время потребность въ такой оперативной помощи неотложной и очень настоятельной. Вагонъ работалъ въ Фушунѣ отъ 17-го до 23-го февраля, когда къ нему прицѣплены были 44 теплушки и 2 классныхъ вагона, въ которые нагружены были 800 раненыхъ нижнихъ чиновъ и 25 офицеровъ, и съ этимъ послѣднимъ транспортомъ раненыхъ, составившійся такимъ образомъ, санитарный поѣздъ двинулся изъ очищеннаго нами Фушуна, собирая послѣднихъ раненыхъ на пути своемъ; всего поѣздъ везъ 867 нижнихъ чиновъ и 29 офицеровъ. Въ Гунчжулинѣ операціонный вагонъ остался и продолжалъ работу еще въ теченіе недѣли.

Санитарно-теплушечный поѣздъ началъ свой 14-й рейсъ 19-го февраля выѣздомъ изъ Харбина въ свернутомъ видѣ. 22-го февраля поѣздъ прибылъ къ вечеру въ Мукденъ, за ночь оборудовалъ своими койками 20 теплушекъ и спѣшно сталъ грузиться ранеными, при чемъ пришлось взять еще 16 теплушекъ простого оборудованія безъ коекъ. Всего въ Мукденѣ взято было 676 нижнихъ чиновъ и 47 офицеровъ. На обратномъ пути изъ Мукдена, 23-го февраля поѣздъ попалъ на 97-мъ разъѣздѣ въ сферу артиллерійскаго огня: непріятельскіе снаряды ложились шагахъ въ 100—200 отъ полотна; снаряды нашей артиллеріи перелетали черезъ поѣздъ; на этомъ разъѣздѣ пришлось взять въ поѣздъ, раненыхъ тутъ же около поѣзда, 9 нижнихъ чиновъ и 2 офицеровъ.

Главный госпиталь въ Харбинѣ началъ заполняться ранеными съ мукденскаго боя съ 20-го февраля. Число раненыхъ въ госпиталѣ стало быстро прибывать, къ началу марта число ихъ возросло до 500, съ 8-го марта число раненыхъ держалось все время выше 600. 13-го марта, при наличности 650 больныхъ въ госпиталѣ, доставлено было съ сборнаго пункта еще 80 раненыхъ, такъ что число ихъ въ госпиталѣ достигло 730 человѣкъ. Чтобы не быть вынужденными отказывать тяжелораненымъ и не класть ихъ, въ то же время, на полъ, пришлось задержать на нѣсколько дней носилки, на которыхъ доставлены были эти раненые, и на носилкахъ расположить ихъ по баракамъ въ промежуткахъ между койками, въ проходахъ и т. д.

Отрядъ лазарета Елизаветинской Общины Краснаго Креста 13-го января, по распоряженію главноуполномоченнаго, отправился на арбахъ изъ Мукдена на правый флангъ фронта арміи, съ цѣлью открыть перевязочный пунктъ въ дер. Даваньганпу, лежащей у конечнаго пункта желѣзной дороги, идущей параллельно фронту арміи.

Черезъ 2 сутокъ удалось устроить изъ полуразрушенныхъ фанзъ теплое помѣщеніе для 100 раненыхъ. 18-го января лазаретъ принялъ 54 раненыхъ, которыхъ, перевязавъ и накормивъ, направилъ на санитарный поѣздъ. 16-го февраля утромъ на правомъ флангѣ загорѣлся бой; къ вечеру ген. Дзичканецъ приказалъ всѣмъ лазаретамъ—военнымъ и Краснаго Креста—свертываться и отступать. Елизаветинскій отрядъ вмѣстѣ съ Витебскимъ и 3-мъ подвижнымъ Краснаго Креста просилъ разрѣшенія остаться до послѣдней возможности. Уже черезъ часъ послѣ этого къ станціи стали прибывать транспорты, доставляя большое количество раненыхъ. Теплушечно-санитарный поѣздъ переполнился, а новаго изъ Мукдена не давали; приходилось не только перевязывать, но и давать пріютъ раненымъ въ ожиданіи слѣдующаго поѣзда; работать приходилось всю ночь и весь слѣдующій день (17-е февраля). Въ этотъ день была передана благодарность командующаго 2-й арміей ген. Каульбарса оставшимся лазаретамъ. Въ 5 час. дня, въ виду закрытія станціи передъ наступающими японцами, имущество лазарета было погружено на платформы и персоналъ перебрался въ дер. Суходяпу (слѣдующая станція). 18-го февраля пришлось отступать и изъ Суходяпу. Нагрузивъ товарные и теплушечные вагоны около 1.000 раненыхъ, совмѣстно съ персоналомъ Витебскаго отряда поѣздъ былъ доставленъ въ Мукденъ, гдѣ раненые и были сданы на сортировочный пунктъ.

Въ заключеніе этой краткой обрисовки многотрудной и святой дѣятельности отдѣльныхъ отрядовъ и лазаретовъ мы позволимъ себѣ привести краткую выдержку изъ оффиціальнаго отчета *) объ отступленіи Кубанскаго санитарнаго отряда послѣ мукденскихъ боевъ.

„22-го февраля въ 2 часа дня, начальникъ санитарной части приказалъ всѣмъ сестрамъ оставить Ваншинтунь, но такъ какъ раненые все больше и больше прибывали, то сестры продолжали работать. Начальникъ санитарной части даже отдалъ было приказъ арестовать сестеръ, но угроза эта не была приведена въ исполненіе. Въ началѣ онъ показывалъ видъ, что не видитъ сестеръ, а затѣмъ благодарилъ за работу, приговаривая: „что бы я безъ васъ дѣлалъ".

„Около 12 часовъ ночи, въ разгаръ работъ, отдано было приказаніе немедленно ихъ прекратить, раненыхъ эвакуировать, какъ можно скорѣе (на вагонеткахъ, повозкахъ, пѣшкомъ), а персоналу слѣдовать въ дер. Сандіазы съ восточной стороны Мукдена.

„Пока шла эвакуація, врачъ Мееровичъ съѣздилъ на Угольную станцію, откуда прислали за нимъ, чтобы подать помощь сестрѣ милосердія Полуяновой, сломавшей ногу при сопровожденіи раненыхъ на вагонеткахъ. Наложивъ ей неподвижную повязку, онъ возвратился въ Ваншинтунь и нашелъ уже все готовымъ къ выступленію: сестры сидѣли на нагруженныхъ кладью повозкахъ, санитары готовились идти пѣшкомъ. Ночь была темная. Масса обозовъ и командъ пересѣкала имъ дорогу. Отрядъ былъ отрѣзанъ отъ шедшаго впереди военнаго персонала.

„Послѣ тщетныхъ поисковъ рѣшено повернуть въ Мукденъ. Здѣсь на одной изъ улицъ изъ-за лежавшаго поперекъ дороги большого камня одна изъ повозокъ опрокинулась, при этомъ сестра Шевцова сломала правое предплечіе, сестры Волошина и Растокина получили сильные удары въ голову, а сестра Коломійцева ободрала кожу лица.

„Къ разсвѣту отрядъ прибылъ въ Мукденское общежитіе Краснаго Креста. 23-го февраля ушибленныя сестры пролежали больными (у нихъ были мозговые припадки, рвота, замедленіе пульса), здоровыя отправились работать на центральный перевязочный пунктъ; врачъ же Мееровичъ вмѣстѣ съ уполномоченнымъ Воробьевымъ отправились въ дер. Сандзязы къ начальнику санитарной части за указаніями, гдѣ устраиваться. Онъ отвелъ двѣ фанзы и площадь, на которой было рѣшено на слѣдующій день развернуть госпиталь. 24-го февраля больныя сестры вмѣстѣ съ врачемъ Манджугинскимъ усажены въ санитарный поѣздъ и эвакуированы въ Харбинъ. Остальныя сестры и врачи работали на перевязочномъ пунктѣ, врачъ же Мееровичъ и уполномоченный Воробьевъ, по предложенію главноуполномоченнаго А. И. Гучкова, отправились къ коммисару гор. Мукдена хлопотать объ уступкѣ Восточной Импани подъ госпиталь.

„Получивъ разрѣшеніе, они отправились въ Восточную Импань, находящуюся рядомъ съ дер. Сандзязы. Не доѣзжая шаговъ 200 до восточныхъ воротъ, ихъ оста-

*) „Вѣстникъ Краснаго Креста на Дальнемъ Востокѣ". № 3.

новилъ ѣдущій навстрѣчу полковникъ, предупреждая, что тутъ невдалекѣ показалась японская кавалерія. Это было такъ неожиданно, что они этому сообщенію не повѣрили и все же рѣшили ѣхать дальше, такъ какъ до Импани оставалось шаговъ 300. Доѣхавъ до воротъ, они услышали, какъ за воротами промчалась во весь карьеръ кавалерія, а затѣмъ увидѣли вбѣгавшую въ ворота толпу испуганныхъ китайцевъ и русскихъ. На ихъ вопросы: „что случилось?", тѣ отвѣтили, что пролетѣла японская кавалерія; тогда они рѣшили вернуться, и на обратномъ пути наткнулись на большой транспортъ раненыхъ, который остановился, не зная куда идти, въ виду слуховъ, что впереди уже находятся японцы. Они привели транспортъ въ нѣкоторый порядокъ въ томъ смыслѣ, что велѣли санитарамъ снять оружіе, повязки съ красными крестами помѣстить повиднѣе, сами стали съ боковъ транспорта и, такимъ образомъ, довезли его благополучно до перевязочнаго пункта.



Персоналъ японскаго госпиталя.

„Около 11 час. ночи врачъ Мееровичъ получилъ отъ и. д. главноуполномоченнаго Гучкова предложеніе: или немедленно эвакуировать свой отрядъ, или же рѣшить остаться въ Мукденѣ, гдѣ, повидимому, должны будутъ остаться раненые. Вначалѣ онъ изъявилъ согласіе остаться, но когда началъ подсчитывать наличность здоровыхъ силъ, то ихъ оказалось такъ мало, что существовать отдѣльнымъ отрядомъ онъ не могъ, и потому рѣшилъ ѣхать. Кто былъ здоровъ, тотъ продолжалъ работать на перевязочномъ пунктѣ до разсвѣта. 25-го февраля въ 6 час. утра весь отрядъ выѣхалъ въ служебномъ поѣздѣ, имѣя съ собой 28 раненыхъ офицеровъ и 60 нижнихъ чиновъ. По дорогѣ число раненыхъ значительно увеличилось. Всѣ раненые обслуживались персоналомъ вплоть до Харбина.

„По дорогѣ сдѣлалось извѣстнымъ, что и въ Тѣлинѣ имѣются новыя партіи раненыхъ. Врачи Мееровичъ и Лигинъ съ фельдшеромъ и 3 санитарами возвратились въ Тѣлинъ, а д-ръ Боголюбовъ и сестры остались сопровождать больныхъ до Харбина. Врачи вернулись въ Тѣлинъ 28-го февраля, когда перевязочные пункты уже снимались.

„По порученію генерала Трепова они разсортировали массы подходящихъ солдатъ на больныхъ, требующихъ эвакуаціи, и могущихъ остаться при частяхъ. Ранеными и больными былъ наполненъ теплушечный поѣздъ, не имѣвшій ни персонала,

ни перевязочныхъ, ни пищевыхъ средствъ. Хозяйкой поѣзда оказалась очень опытная въ дѣлѣ эвакуаціи больныхъ сестра Корецкая. Врачи Лигинъ и Мееровичъ предложили ей свои услуги и довезли вмѣстѣ съ нею этотъ поѣздъ до Харбина. По дорогѣ, стараніями сестры, было добыто все: и чай, и сахаръ, и консервы, и медикаменты, и бѣлье".



Узловымъ пунктомъ и средоточіемъ военно-санитарной дѣятельности являлся, во все время русско-японской войны, городъ Харбинъ, благодаря своему центральному положенію на желѣзно-дорожномъ пути и существованію большого числа готовыхъ построекъ, главнымъ и болѣе спокойнымъ пунктомъ для санитарной дѣятельности. Черезъ него прошло большинство раненыхъ и больныхъ, какъ для излѣченія въ его госпиталяхъ, такъ и для эвакуаціи по различнымъ направленіямъ сухими и водными путями; изъ путей принесъ меньшую количественную пользу послѣдній — по рѣкѣ Сунгари до рѣки Амура — къ конечному пункту въ Хабаровскѣ. Эвакуація же по желѣзнодорожнымъ линіямъ, къ западу на Иркутскъ и къ востоку на Никольскъ-Уссурійскій и далѣе по направленію къ тому же Хабаровску, совершалась въ широкихъ размѣрахъ. Южный одноколейный желѣзнодорожный путь отъ Харбина къ конечной станціи, которою послѣ Мукденскаго сраженія была станція „Сипингай", также съ большимъ числомъ разсѣянныхъ на протяженіи желѣзнодорожной линіи госпитальныхъ учрежденій, долженъ былъ выносить особенную тяжесть по перевозкѣ раненыхъ съ боевыхъ позицій. Задержка раненыхъ и больныхъ по лѣчебнымъ учрежденіямъ на этомъ пути была невозможна уже потому, что, при продолжительности боевыхъ дѣлъ, слишкомъ наростало число эвакуируемыхъ. Кромѣ того, принималось во вниманіе постоянное отступленіе нашихъ войскъ къ сѣверу. Поэтому госпитальныя и лазаретныя учрежденія должны были имѣть характеръ собственно лѣчебныхъ этаповъ.

„Въ русско-японской войнѣ—говоритъ лейбъ-хирургъ д-ръ Павловъ *),—какъ нельзя болѣе сказалась эта особенность въ военно-санитарномъ дѣлѣ, главнымъ образомъ, для передовыхъ лѣчебныхъ учрежденій. Больные нѣсколько задерживались въ нихъ только послѣ окончанія боевъ и, наоборотъ, при продолжающихся сраженіяхъ приходилось эвакуировать спѣшно, даже въ ущербъ здоровью, если происходилъ постоянный избыточный наплывъ раненыхъ. Выдающеюся особенностью боевъ въ Манджуріи была, именно, очень большая продолжительность главныхъ сраженій. При Лаоянскомъ и Мукденскомъ бояхъ они длились около 2-хъ недѣль безъ перерыва, а потому эвакуація раненыхъ и дѣятельность въ госпиталяхъ являлась чрезвычайно

*) „На Дальнемъ Востокѣ въ 1905 г." СПБ. 1907.

напряженной какъ во время самыхъ сраженій, такъ и на довольно продолжительное время послѣ нихъ. Поѣзда почти не успѣвали разгружаться. Въ Харбинѣ скоплялось по 3—4 поѣзда на станціи. Они стояли не разгруженными по 3—4 дня. Такое явленіе было неизбѣжной неожиданностью, особенно, когда функціонировалъ только одинъ первый сортировочный пунктъ. Разгрузка задерживалась вслѣдствіе недостаточнаго числа санитарнаго персонала, на обязанности котораго лежала сортировка больныхъ и раненыхъ и смѣна повязокъ. Поневолѣ врачи не всегда могли осматривать ежедневно больныхъ и раненыхъ въ поѣздахъ на сортировочныхъ пунктахъ. Санитарный персоналъ самыхъ поѣздовъ оказывался въ разгаръ боевъ также въ недостаточномъ числѣ и потому могъ оказывать очень малую помощь на сортировочныхъ пунктахъ.

Поѣзда формировались постепенно. Неожиданность войны, конечно, застала врасплохъ и организацію пріемовъ для транспортировки больныхъ и раненыхъ; тѣмъ болѣе, что въ мирное время не имѣется достаточнаго количества транспортировочныхъ средствъ въ войскахъ, а санитарные желѣзнодорожные поѣзда совершенно отсутствуютъ.

Къ 1-му февраля 1905 г. было сформировано 92 санитарныхъ поѣзда, но количество ихъ продолжало постепенно увеличиваться, на случай ожидавшагося еще большаго сраженія, чѣмъ подъ Мукденомъ.

Поѣзда были именные, оборудованные на средства отдѣльныхъ лицъ и учрежденій, состоявшіе изъ классныхъ вагоновъ и, наконецъ, состоявшіе изъ однихъ товарныхъ вагоновъ (теплушечные). Къ первымъ относились: два поѣзда Государынь Императрицъ, одинъ Наслѣдника Цесаревича, два военно - санитарные, 8 и 16 имени Наслѣдника Цесаревича, 8 и 2 Великой Княгини Маріи Павловны, поѣздъ Ея Императорскаго Высочества Принцессы Ольденбургской, 8 и 14 княгини Юсуповой, Сибирской желѣзной дороги и проч. Теплушечные раздѣлялись: на обыкновенные теплушечные и на хорошо оборудованные, т. е. такіе, въ которыхъ былъ устроенъ прямой проходъ черезъ вагоны во время движенія поѣзда. Съ этой цѣлью придѣланы въ товарныхъ вагонахъ двери на ихъ соприкасающихся концахъ.

Подобнаго типа поѣздъ близокъ по конструкціи къ поѣздамъ, устроеннымъ изъ классныхъ вагоновъ, и, пожалуй, имѣетъ нѣкоторыя преимущества, такъ какъ по легкости вагоновъ число послѣднихъ можетъ быть большимъ и, такимъ образомъ, получается возможность перевозить большее число больныхъ и раненыхъ, при чемъ облегчается и уходъ за ними санитарнаго персонала въ пути и въ дурную погоду. Больные и раненые въ такихъ проходныхъ товарныхъ вагонахъ размѣщаются на нарахъ и на спеціальныхъ койкахъ въ 2 яруса по боковымъ стѣнамъ вагона.

Главное неудобство этого поѣзда—присущая товарнымъ вагонамъ тряска, что не безвредно, особенно для тяжелыхъ случаевъ раненій, вслѣдствіе чего такой поѣздъ, а тѣмъ болѣе прочіе, изъ необорудованныхъ товарныхъ вагоновъ, пригодны, собственно, для перевозки на болѣе или менѣе короткое разстояніе. Для сопровождающаго поѣздъ персонала обыкновенно прибавлялись классные вагоны. Перевязоч-

ныя устраивались также въ отдѣльныхъ вагонахъ. Обыкновенные же теплушечные поѣзда состояли изъ товарныхъ вагоновъ безъ прямого сообщенія между ними. Поѣзда были снабжены бѣльемъ, отдѣльной кухней, перевязочной, отчасти имѣлись и мѣста для тяжелыхъ случаевъ раненій и болѣзней. Такіе поѣзда назывались военно-санитарными отъ эвакуаціонной комиссіи и отъ Краснаго Креста. Но существовали однако и такіе поѣзда, въ которыхъ совершенно отсутствовали приспособленія для лежанія тяжелыхъ больныхъ.

Обиліе раненыхъ побудило къ образованію дополнительныхъ теплушечныхъ поѣздовъ, оборудованныхъ земствомъ, дворянствомъ и отъ Краснаго Креста. Кромѣ того, были образованы и спеціальные южные теплушечные поѣзда, ходившіе только до Харбина отъ мѣста военныхъ дѣйствій. Послѣднихъ было организовано до 30.

Отопленіе въ холодное время состояло въ постановкѣ небольшой чугунной или желѣзной печи среди товарнаго вагона, съ отводомъ дыма черезъ крышу. Согрѣваніе воздуха въ вагонѣ, конечно, не могло быть равномѣрнымъ. Верхніе слои воздуха оказывались всегда теплѣе и потому больные, помѣщавшіеся во второмъ ярусѣ, ощущали иную температуру, чѣмъ расположенные внизу. Послѣднимъ бывало иногда холодно отъ близко находящагося щелеватаго пола.

Въ обращеніи существовали и смѣшанные поѣзда, т. е. состоявшіе частью, изъ приспособленныхъ классныхъ и, частью, изъ приспособленныхъ товарныхъ вагоновъ. Прибавленіе послѣднихъ (теплушекъ) вызывалось необходимостью увеличенія провозоспособности поѣздовъ. Но, къ сожалѣнію, добавлявшіеся товарные вагоны не были приспособлены для свободнаго по нимъ прохода во время пути.

Значительное неудобство состава поѣздовъ изъ несообщающихся товарныхъ вагоновъ сказывается на кормленіи больныхъ. Даже при своей кухнѣ, для раздачи пищи приходится останавливать поѣздъ на станціяхъ или разъѣздахъ и тѣмъ измѣнять расписаніе хода поѣзда, или же производить не регулярную по времени раздачу пищи. Въ случаѣ подачи медицинской помощи, теплушечные непроходные вагоны также непрактичны, такъ какъ на одинъ такой поѣздъ ставятъ обыкновенно 2-хъ врачей, а иногда и одного, и 5 сестеръ милосердія, изъ которыхъ одна занимается хозяйствомъ. Несмотря на нѣкоторыя неудобства, нельзя сказать, чтобы при организаціи ихъ дѣятельности на нихъ все-таки не обращалось вниманія. Такъ, напримѣръ, со многими поѣздами шли вагоны-ледники, снабжавшіеся на особыхъ пунктахъ льдомъ изъ спеціальныхъ хранилищъ, что было необходимо для сохраненія провизіи. Такія льдохранилища были устроены по всему Сибирскому пути. Самое главное достоинство теплушечныхъ поѣздовъ то, что на нихъ можетъ быть поднято большее число больныхъ и раненыхъ.

Составъ обыкновенныхъ теплушечныхъ поѣздовъ не былъ постояннымъ. Только вагоны для персонала и хозяйственные входили въ основу санитарнаго поѣзда, вагоны же для больныхъ придавались на мѣстѣ отправленія или прибавлялись по нуждѣ въ пути. На мѣстѣ же конечной остановки они отцѣплялись для чистки и дезинфекціи и затѣмъ служили для пополненія состава возвращающихся товарныхъ и прочихъ поѣздовъ. Поэтому обыкновенные теплушечные вагоны, проходившіе различныя

назначенія, ставились часто съ дефектами, напримѣръ, безъ удобныхъ сходней и подножекъ. Больнымъ и персоналу приходилось на остановкахъ съ затрудненіемъ карабкаться при входѣ въ нихъ на станціяхъ и разъѣздахъ. Иногда встрѣчались подножки самодѣльнаго устройства. Отхожихъ мѣстъ, конечно, въ вагонахъ нѣтъ. Не безукоризненной чистоты ставились и классные вагоны. Клопы и тараканы входили иногда въ составъ населенія такихъ вагоновъ. Очевидно, что обыкновенные теплушечные поѣзда не могутъ конкурировать даже съ хорошо оборудованными теплушечными, не говоря уже о спеціальныхъ поѣздахъ, составленныхъ изъ классныхъ вагоновъ.

За все время кампаніи эвакуація съ театра военныхъ дѣйствій больныхъ и раненыхъ являлась огромнымъ и сложнымъ дѣломъ. Но въ особенности въ періодъ мукденскихъ боевъ—самой ужасной страницы русско-японской войны—и послѣ нихъ эвакуированіе больныхъ и раненыхъ потребовало необычайнаго форсированія имѣвшихся на это дѣло силъ и средствъ.



Японскія сестры милосердія.

Краснымъ Крестомъ ко времени мукденскихъ боевъ было снаряжено 16 теплушечныхъ поѣздовъ по Гамбургской системѣ, 16 паръ основныхъ вагоновъ (кухня съ перевязочной и цейхгаузъ) были присланы Исполнительной Комиссіей изъ Петербурга, при чемъ первая пара вагоновъ прибыла въ Харбинъ въ первыхъ числахъ октября, а послѣдняя въ январѣ 1905 года. Первые 9 поѣздовъ сформированы въ Харбинѣ по одиночно и пущены до 1-го февраля 1905 г., при чемъ № 1-й и 2-й отправлены были въ срединѣ октября на югъ въ свернутомъ видѣ въ составѣ товарныхъ поѣздовъ; №№ 3—9 включительно сформированы по одиночкѣ въ Харбинѣ и отправлены частью на западную, частью на восточную линіи. Послѣдніе 7 поѣздовъ сформированы 2 группами—въ 4 и 3 поѣзда—и пущены на югъ 2-мя эшелонами 14 и 23 февраля, снарядивъ каждый поѣздъ на 800 человѣкъ.

Первая группа, №№ 10, 11, 12 и 13, прибыла въ Мукденъ въ самый разгаръ боя 18-го февраля, быстро развернулась, въ поѣзда забрали раненыхъ, и 3 поѣзда вернулись въ Харбинъ, откуда № 10 на другой день вышелъ обратно на югъ, № 12 совершилъ второй рейсъ до Тѣлина, а № 13 былъ задержанъ послѣ I-го рейса и вернулся въ Харбинъ только 28-го февраля, № 11 сдалъ раненыхъ въ Гунчжулинѣ, вернулся всѣмъ составомъ обратно въ Мукденъ и уже оттуда съ ранеными вторично въ Харбинъ.

Вторая группа, изъ 3 поѣздовъ, вышла 23-го февраля, но была задержана въ Гунчжулинѣ на нѣсколько дней. На югъ поѣзда 2-й группы попали уже по частямъ, и оттуда поѣзда вернулись въ Харбинъ съ ранеными. Затѣмъ послѣдніе 7 поѣздовъ получили какъ бы постоянный составъ и между 1 и 10-мъ марта всѣ пущены на востокъ и западъ, включая № 12, который больше недѣли былъ задержанъ на станціи Яомынь, пока его пустили на югъ вторымъ рейсомъ.

Такимъ образомъ, въ концѣ концовъ, всѣ 16 поѣздовъ къ концу мукденскихъ боевъ имѣли постоянный составъ теплушекъ, при чемъ 9 поѣздовъ, сформированные первыми въ спокойное время, сразу превратились въ постоянные. Само собою разумѣется, что въ любой моментъ всѣ эти поѣзда могутъ быть собраны въ одинъ пунктъ, опять свернуты, двинуты, куда нужно, въ одномъ эшелонѣ, или по одному включая въ другіе поѣзда вновь составить соотвѣтствующее количество вполнѣ оборудованныхъ теплушечныхъ поѣздовъ.

Каждая пара вагоновъ, составляющихъ ядро поѣзда, состоитъ изъ вагона-кухни вмѣстѣ съ перевязочной и вагона-цейхгауза съ полнымъ оборудованіемъ на 500 человѣкъ. Въ кухнѣ имѣется плита и 2 котла (24 и 16 ведеръ) для варки пищи и полный ассортиментъ кухонныхъ принадлежностей, начиная отъ кастрюль, мясорубокъ и проч. и кончая штопоромъ и точилкой для ножей.

Вода при помощи насоса и резиноваго рукава накачивается изъ любого резервуара (тендера или бочки) въ желѣзный 40-ведерный бакъ. Изъ бака, при помощи трубокъ съ кранами, вода проведена въ котлы для варки пищи и въ особый аппаратъ для кипятку. Полки, шкапчики, ящикъ для дровъ, столы, раковина для стока грязной воды и проч.—все имѣется и сдѣлано вполнѣ цѣлесообразно. При кухнѣ имѣется отдѣленіе и для прислуги.

Нужно, впрочемъ, отмѣтить и нѣкоторые недостатки: 1) бакъ для воды въ 40 ведеръ слишкомъ малъ, почему приходится пользоваться кипяткомъ съ вокзаловъ; 2) котлы также недостаточно велики, почему, смотря по числу больныхъ, приходится давать иногда по одному блюду на обѣдъ и ужинъ, или дополнять обѣдъ консервами, или, наконецъ, готовить въ экстренныхъ случаяхъ пищу въ два пріема для одной дачи. При обычной, впрочемъ, погрузкѣ, въ среднемъ въ 400—450 человѣкъ, дается всегда къ обѣду 2 блюда и ужинъ. Больные получаютъ: 2 раза чай (съ 5—6 кусками сахару); обѣдъ и ужинъ 1—1¹/₄ фун. мяса, 1 ф. бѣлаго и 1¹/₄ фун. чернаго хлѣба. Кромѣ того, по назначенію врача, готовятся особыя порціи.

Дается особый столъ персоналу и офицерамъ; прислуга пользуется изъ общаго стола.

Съ противоположнаго отъ кухни конца вагона имѣется особый ходъ въ узкій поперечный корридоръ, гдѣ установлены довольно удобно аптечные шкапы съ полками и ящиками, а изъ корридора дверь въ маленькую перевязочную, мѣрою отъ 3¹/₂—2¹/₂ арш.

Перевязочная выкрашена бѣлой лаковой краской, снабжена удобной мебелью, водопроводомъ съ теплой и холодной водой, полнымъ наборомъ инструментовъ и приборомъ для операцій и перевязокъ. Перевязочная эта въ смыслѣ оборудованія

не оставляетъ желать лучшаго, но по размѣрамъ и тѣснотѣ входа представляетъ неудобства. Кромѣ того, нѣтъ помѣщенія, замѣняющаго ожидальню, почему пользоваться этой перевязочной можно только на остановкахъ.

Въ виду этого, въ Харбинѣ были устроены для каждаго поѣзда изъ обыкновенныхъ теплушекъ особые вагоны—перевязочные. Вмѣсто задвижной двери, съ одной стороны сдѣлана особая дверь на петляхъ и теплушка перегорожена пополамъ досчатой переборкой, въ серединѣ которой имѣется вырѣзка для печи. Внутри все выкрашено бѣлой масляной краской, сдѣланы полки, поставлены шкапы и проч. Одна половина служитъ ожидальней, гдѣ можетъ помѣститься столько больныхъ, сколько можно перевязать за время одного переѣзда. На разъѣздахъ перевязочные больные сажаются по своимъ теплушкамъ, а другіе занимаютъ ихъ мѣсто. Такимъ образомъ, имѣется возможность работать въ перевязочной почти непрерывно. По отзывамъ врачей, перевязки все же затруднительны, благодаря тряскѣ, до того, что, напр., солонки и инструменты валятся со стола: оперировать можно только на разъѣздахъ.

Второй основной вагонъ—цейхгаузъ заключаетъ въ себѣ полное оборудованіе бѣльемъ, посудой и проч., по расчету на 500 человѣкъ. Кромѣ бѣлья ($2^1/_2$ смѣны на человѣка), имѣется запасъ теплыхъ вещей въ достаточномъ количествѣ. Устройство самаго вагона весьма удобно и цѣлесообразно. Для хозяйственныхъ надобностей имѣется сверху вагона особая надстройка подъ крышей, а подъ вагонами, между колесами, укрѣплено нѣсколько большихъ запирающихся замками ящиковъ.

Описанные 3 вагона составляютъ основное и обязательное ядро каждаго поѣзда, по расчету на 500 человѣкъ вагонъ.

Если разсчитывать на большее число мѣстъ, то требуется одинъ вагонъ для добавочнаго оборудованія; а если при этомъ везти уже набитые соломой тюфяки, то для нихъ требуется, по меньшей мѣрѣ, еще 2 вагона; наконецъ, если требовать вагонъ со съѣстными продуктами и персональный, то получимъ готовый остовъ поѣзда изъ 8 вагоновъ, разсчитанный приблизительно на 1.000 мѣстъ. Когда поѣздъ сформированъ, то онъ, обычно, имѣетъ слѣдующій повагонный составъ: 1 вагонъ-кухня, 1 бѣльевой, 1 вещевой—цейхгаузъ, 1 перевязочную, 1 кладовую и 1 или 2 классныхъ вагона для персонала, при чемъ размѣры этихъ вагоновъ весьма различны на разныхъ поѣздахъ.

Слѣдовательно, въ поѣздѣ обычно 6—7 вагоновъ служебныхъ. Число теплушечныхъ различно, смотря по тому, сколько допускается Управленіемъ дороги. По Восточно-Китайской дорогѣ въ поѣздѣ идетъ до 40 и больше теплушекъ, по западной и восточной вѣткамъ отъ 23—25 теплушекъ для больныхъ.

Устройство каждой теплушки состоитъ въ томъ, что прежде всего тщательно обивается войлокомъ или одѣялами часть пола подъ нарами и стѣнки до середины; обивается и дверной косякъ. Вообще, каждая теплушка защищается отъ холода возможно тщательнѣе. Входная дверь или та половина наръ, откуда отодвигается дверь, завѣшивается одѣялами или сукномъ. Безусловно каждая теплушка по срединѣ имѣетъ печь. Въ общемъ, по наблюденію врачей, оказывается, что зимою температура

у нижняго ряда наръ колеблется отъ 8—10—12 и выше, у верхняго же отъ 18—20—22 град., сообразно съ температурой наружнаго воздуха и степенью тщательности, съ которой теплушка оборудована.

Большинство врачей, впрочемъ, не указываютъ на то, чтобы больные жаловались на холодъ.

Легко-больные и раненые размѣщаются въ теплушкахъ, обычно, на нарахъ по 5 въ рядъ; въ этомъ случаѣ теплушка вмѣщаетъ 20 человѣкъ довольно свободно. Снаряженіе разсчитано такъ, что въ теплушкѣ должно помѣщаться 16 человѣкъ: внизу на носилкахъ Москвина по 3 человѣка съ каждой стороны, а вверху на нарахъ по 5 человѣкъ. Всѣ поѣзда имѣютъ столько носилокъ, сколько нужно для полнаго состава теплушекъ. Носилки предназначены для болѣе тяжелыхъ больныхъ и раненыхъ и представляютъ для нихъ значительныя удобства. Число носилокъ и обратная замѣна ихъ нарами въ различныхъ поѣздахъ различна, смотря по составу и количеству назначенныхъ къ перевозкѣ больныхъ.

Къ размѣщеннымъ такимъ образомъ больнымъ доступъ для врачебнаго осмотра и ухода все же довольно затруднителенъ, во всякомъ случаѣ, не свободенъ, такъ какъ носилки почти соприкасаются другъ съ другомъ и верхній ярусъ наръ расположенъ слишкомъ низко. Въ нѣкоторыхъ поѣздахъ имѣются болѣе удобныя для перевозки тяжело-больныхъ приспособленія. Въ поѣздахъ № 3, 7, 8 и 9 есть по одному, такъ называемому, „санитарному вагону“: въ каждомъ изъ нихъ по 8 подвѣшенныхъ на нарахъ носилокъ.

Кромѣ того, полученными отъ Германскаго отряда 80 прекрасными рессорными носилками оборудовано 10 теплушекъ для тяжело-больныхъ: 2 теплушки въ поѣздѣ № 8 и 8 теплушекъ въ поѣздѣ № 12. Сущность этого остроумнаго и цѣлесообразнаго приспособленія состоитъ въ слѣдующемъ: для каждой пары носилокъ, помѣщаемыхъ въ 2 яруса, прочно укрѣпляются въ любомъ вагонѣ 4 желѣзныхъ стойки изъ газовыхъ трубокъ; стойки эти укрѣпляются и снимаются легко при помощи винта по типу домкрата. Носилки ложатся своими ручками въ особые крючки, опирающіеся на пружинную рессору, заключенную внутри стойки. Получается нѣчто въ родѣ пружиннаго матраца.

Единственный недостатокъ тотъ, что сами носилки слишкомъ узки. Недостатокъ этотъ однако исправляется уширеніемъ носилокъ, что можно легко сдѣлать, такъ какъ при установкѣ 8 носилокъ въ вагонѣ остается достаточно свободнаго между ними мѣста. Возможно установить и 10 носилокъ въ каждомъ вагонѣ.

Каждая теплушка снабжена подъемной лѣстницей, мебелью, посудой и предметами ухода за больными (столъ, табуреты, ширмы, миски, чайники, кружки, выносныя и подкладныя судна).

Персоналъ каждаго поѣзда состоитъ изъ коменданта, 2 врачей, 1 студента, 6—8 сестеръ и отъ 30 до 40 и больше санитаровъ, смотря по числу теплушекъ, а человѣкъ 6—7 остается для хозяйственныхъ надобностей.

Общій учетъ 16-ти теплушечныхъ поѣздовъ Краснаго Креста съ 19-го октября (когда только что сформированный поѣздъ № 2 повезъ съ юга первымъ рейсомъ

больныхъ и раненыхъ) по 15-е марта выражается въ слѣдующихъ цифрахъ: всѣми поѣздами сдѣлано 49 рейсовъ, эвакуировано 24.325 человѣкъ больныхъ и раненыхъ, проведшихъ въ пути 126.381 больничныхъ дней.

Затѣмъ, въ первой половинѣ марта, въ цѣляхъ усиленія средствъ эвакуаціи и ея ускоренія, было рѣшено сформировать новую серію теплушечныхъ поѣздовъ Краснаго Креста, доведя постепенно общее число ихъ до 26, такъ какъ опытъ мукденскихъ боевъ, давшихъ до 60 тыс. больныхъ и раненыхъ, показалъ, что число имѣющихся поѣздовъ, какъ санитарныхъ-типовыхъ, военныхъ и именныхъ, такъ и теплушечныхъ, можетъ оказаться недостаточнымъ для того, чтобы послѣ новаго боя принять, размѣстить болѣе или менѣе сносно всѣхъ больныхъ и раненыхъ и доставить въ Харбинскіе госпитали (полевая эвакуація), а затѣмъ, въ болѣе или менѣе короткій срокъ, разсѣять всю ихъ массу по линіи желѣзной дороги на западъ и востокъ (тыловая эвакуація).

На состоявшемся 10-го марта по этому поводу совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ главноуполномоченнаго Краснаго Креста и съ участіемъ представителей отъ обще-дворянской и обще-земской организаціи, было рѣшено оборудовать 10 новыхъ теплушечныхъ поѣздовъ, изъ которыхъ 6 поѣздовъ принялъ на себя эвакуаціонный отдѣлъ Краснаго Креста и 4 обще-земская организація. Для приспособленія ихъ къ перевозкѣ тяжело-раненыхъ на дальнія разстоянія было возбуждено передъ главнокомандующимъ ходатайство о придачѣ къ каждому поѣзду 2—3 классныхъ вагоновъ изъ типовыхъ санитарныхъ поѣздовъ.

Формированіе этихъ поѣздовъ, хотя и требовавшее самыхъ простыхъ работъ и матеріаловъ, шло на первыхъ порахъ не особенно успѣшно, такъ какъ приспособленіе товарныхъ вагоновъ подъ теплушки, а главное подъ кухни, цейхгаузы, перевязочныя, потребовало, за недостаткомъ рабочихъ рукъ, матеріаловъ и предметовъ оборудованія, въ родѣ котловъ для варки пищи, больше времени, чѣмъ предполагалось. Тѣмъ не менѣе, общее число теплушечныхъ поѣздовъ Краснаго Креста было доведено къ началу мая до 22.

Вновь сформированные 6 поѣздовъ устроены слѣдующимъ весьма упрощеннымъ способомъ: кромѣ класснаго вагона для врачебнаго персонала и сестеръ, весь поѣздъ состоитъ изъ обыкновенныхъ товарныхъ вагоновъ, изъ которыхъ два отведены для санитаровъ (36—40 чел.), одинъ приспособленъ подъ кухню, въ другомъ устроена перевязочная, пять отведены подъ цейхгаузъ, ледникъ, кладовую для продуктовъ и столовую, остальные, въ количествѣ около 30—35 вагоновъ, составляютъ теплушки, приспособленныя къ перевозкѣ больныхъ и раненыхъ, при чемъ одна или двѣ теплушки отведены спеціально для тяжело-раненыхъ и для случаевъ заразныхъ заболѣваній въ пути.

Самое большое затрудненіе, какъ уже было сказано, встрѣтилось при устройствѣ кухонь. За неимѣніемъ спеціальныхъ вагоновъ-кухонь, пришлось въ обыкновенномъ товарномъ вагонѣ установить бакъ для воды и засимъ сложить изъ кирпича печь, вмазавъ въ нее котелъ; чтобы отъ тряски и толчковъ во время хода поѣзда она не разсыпалась, кирпичная кладка была скрѣплена желѣзными обручами.

По мѣрѣ сформированія, поѣзда получали больныхъ и раненыхъ и отправлялись первымъ рейсомъ, при чемъ на четырехъ изъ нихъ работалъ врачебный персоналъ лазарета обще-земской организаціи, лазарета Московскаго земства и двухъ госпиталей Курскаго земства, и по одному рейсу до Иркутска сдѣлалъ въ этихъ поѣздахъ персоналъ лазарета Богородицкаго отряда и Финляндскаго отряда, возвращавшагося на родину.

Подсчетъ общихъ результатовъ работы всѣхъ 22 теплушечныхъ поѣздовъ Краснаго Креста съ октября до 1-го мая далъ слѣдующія цифры: въ 81 рейсъ перевезено 242 офицера, 41.360 нижнихъ чиновъ, проведено всѣми больными и ранеными въ пути 314.734 больничныхъ дня. Перевезено во всѣхъ поѣздахъ съ юга 232 офицера и 11.282 нижнихъ чина, изъ Харбина въ Уссурійскій край 8 офицеровъ и 7.396 нижнихъ чиновъ и въ Забайкалье, и далѣе до Иркутска, 2 офицера и 22.682 нижнихъ чина.

Съ прибытіемъ изъ Россіи 4 вагоновъ, кухонь-цейхгаузовъ, дальнѣйшее формированіе и оборудованіе теплушечныхъ поѣздовъ Краснаго Креста, число которыхъ предполагается довести, какъ уже было сказано, до 26-ти, является уже вопросомъ времени. Также благопріятно разрѣшается, повидимому, и вопросъ о придачѣ къ каждому поѣзду нѣсколькихъ классныхъ вагоновъ для тяжело-раненыхъ, такъ какъ въ военномъ вѣдомствѣ, какъ мы слышали, возникло предположеніе замѣнить часть санитарныхъ поѣздовъ теплушечными, съ придачею къ каждому нѣсколькихъ классныхъ вагоновъ для тяжело-раненыхъ.

Мѣра эта намѣчается въ томъ разсчетѣ, что обыкновенно санитарные поѣзда вмѣщаютъ въ себѣ каждый не болѣе 200—300 человѣкъ больныхъ и раненыхъ; теплушечные же до 500—800 человѣкъ, а въ крайнемъ случаѣ, и 1.000 человѣкъ; при массовой эвакуаціи первые поѣзда не въ состояніи принять всѣхъ раненыхъ и поэтому въ эти благоустроенные, а въ иныхъ случаяхъ, даже роскошные по своему оборудованію, поѣзда попадаетъ только часть ихъ, большинство же раненыхъ, а въ числѣ ихъ и тяжело-раненые, поступаютъ въ теплушечные поѣзда; казалось бы, такое ненормальное положеніе можно было бы устранить, установивъ за правило, чтобы въ санитарные поѣзда поступали исключительно тяжело-раненые; такъ обыкновенно это и дѣлается, пока позволяютъ время и обстоятельства, т. е. пока эвакуація производится при нормальныхъ условіяхъ.

Когда же наступаетъ періодъ непрерывныхъ боевъ въ теченіе иногда 10—12 дней, и съ эвакуаціей больныхъ и раненыхъ, скопляющихся на одномъ какомъ-либо пунктѣ въ большомъ количествѣ, надо спѣшить, правильная сортировка ихъ физически невозможна. Единственнымъ выходомъ изъ этого положенія являлась, поэтому, предложенная дѣятелями Краснаго Креста на театрѣ войны, еще послѣ боевъ при Шахе, замѣна санитарныхъ типовыхъ поѣздовъ теплушечными съ придачею къ каждому поѣзду 2—3 классныхъ вагоновъ спеціально для перевозки тяжело-раненыхъ.

Этою мѣрою достигалась къ тому же еще одна цѣль, а именно: сохраненіе установленнаго для движенія поѣздовъ графика въ направленіи всегда наиболѣе

перегруженномъ при одной колеѣ, т. е. съ запада на востокъ (отъ Иркутска до Харбина) и съ сѣвера отъ Харбина на югъ, такъ какъ теплушечные поѣзда, по сдачѣ раненыхъ на конечномъ пунктѣ рейса, свертываются, сохраняя каждый только по 10 основныхъ вагоновъ (одинъ для врачебнаго персонала и сестеръ, два для санитаровъ, вагонъ-кухня, вагонъ-цейхгаузъ, перевязочная, ледникъ, продуктовый и два вагона для инвентаря), и, соединяясь по четыре, возвращаются однимъ поѣздомъ, съ тѣмъ чтобы опять быстро развернуться по приходѣ на мѣсто, пользуясь освободившимися отъ военныхъ эшелоновъ теплушками для размѣщенія въ нихъ раненыхъ. Между тѣмъ, санитарные типные поѣзда сохраняютъ всегда полный свой составъ, крайне стѣсняя этимъ желѣзнодорожное движеніе.

Въ тѣсной связи съ эвакуціоннымъ дѣломъ находится дѣятельность, расположенныхъ по пути слѣдованія санитарныхъ поѣздовъ, питательныхъ пунктовъ. Дѣло въ томъ, что при массовой эвакуаціи, когда поѣзда переполнены и идутъ въ усиленномъ составѣ, они не въ состояніи накормить въ пути всѣхъ своихъ раненыхъ и больныхъ; это относится какъ къ типовымъ санитарнымъ поѣздамъ, къ которымъ прицѣпляютъ сплошь да рядомъ теплушки, такъ и къ теплушечнымъ поѣздамъ, состоящимъ изъ несообщающихся между собою вагоновъ, а главнымъ образомъ, къ временно сформированнымъ изъ теплушекъ эвакуаціоннымъ поѣздамъ, не снабженнымъ кухнями. Функціонируя во время массовой эвакуаціи, питательные пункты въ обыкновенное время почти не дѣйствуютъ. Устраиваются пункты чаще всего попутными лазаретами и госпиталями, помогающими, кромѣ того, проходящимъ поѣздамъ своимъ врачебнымъ персоналомъ, который, во время остановокъ являясь на поѣздъ, облегчаетъ, насколько возможно, работу по перевозкѣ, лѣченію и уходу за больными и ранеными весьма ограниченному его персоналу.

Такіе питательные и врачебно-питательные пункты вполнѣ оборудованы: имѣютъ печи, выпекающія въ теченіе сутокъ въ два-три пріема нѣсколько десятковъ пудовъ хлѣба; для приготовленія горячей пищи установлено обыкновенно нѣсколько котловъ; на запасѣ имѣются не только консервы, но и свѣжее мясо и другіе хозяйственные продукты, въ родѣ сушеной квашеной капусты, крупы и т. д.; кипятильники составляютъ также необходимую принадлежность питательныхъ пунктовъ, которые благодаря имъ могутъ напоить горячимъ чаемъ въ одинъ пріемъ нѣсколько сотъ раненыхъ и больныхъ. Такіе питательные пункты въ два-три пріема въ теченіе сутокъ въ состояніи удовлетворить требованіе не менѣе, какъ на 2.000 чел., чаще всего на 3.000—3.500 чел.; но есть пункты, разсчитанные на болѣе широкій масштабъ дѣятельности, какъ, напр., Краснаго Креста въ Гунчжулинѣ и Черниговскаго земства на ст. Яомынь, которые могутъ напоить и накормить въ день до 8.000 чел. (Во время мукденскихъ боевъ первый накормилъ до 40.000, второй до 25.000 раненыхъ).

Въ тѣхъ случаяхъ, когда разстояніе между питательными пунктами слишкомъ значительно и по условіямъ предстоящей массовой эвакуаціи санитарные поѣзда могутъ быть задержаны на промежуточныхъ станціяхъ и разъѣздахъ, гдѣ нѣтъ лазаретовъ, которые приняли бы на себя заботу о кормленіи раненыхъ, устройство

питательныхъ пунктовъ на той или другой станціи или разъѣздѣ принимаетъ на себя эвакуаціонный отдѣлъ Краснаго Креста; это, чаще всего, такъ-называемые упрощенные питательные пункты, оборудованные только нѣсколькими котлами для варки пищи и кипяченія горячей воды и снабженные достаточнымъ количествомъ мясныхъ консервовъ, сухарей или печенаго хлѣба.

Питательные пункты во время послѣднихъ мукденскихъ боевъ оказали дѣлу правильной эвакуаціи неоцѣнимыя услуги, особенно принимая во вниманіе зимнее время, когда накормить и согрѣть горячимъ чаемъ больного или раненаго было крайне необходимо для поддержанія его силъ въ теченіе долгаго (отъ Мукдена до Харбина поѣзда шли 4—5 дней) и утомительнаго пути въ поѣздѣ. Впрочемъ, какъ санитарные, такъ и теплушечные поѣзда теперь оборудованы такими кухнями, что могутъ, въ крайнемъ случаѣ, накормить въ пути до 1.000 чел. больныхъ и раненыхъ; кромѣ того, отправляясь изъ Харбина на югъ, теплушечные поѣзда Краснаго Креста снабжаются продуктами на 3—4 дня, а при эвакуаціи на Иркутскъ, кромѣ запасовъ на 10 дней, забранныхъ въ Харбинѣ, они получаютъ по пути продукты отъ агентовъ Краснаго Креста, заказывая необходимое количество ихъ заранѣе по телеграфу.

Подъ конецъ войны, вдоль линіи желѣзной дороги отъ Харбина на югъ была развернута при лазаретахъ какъ Краснаго Креста, такъ и земскихъ цѣлая сѣть питательныхъ пунктовъ. Пункты эти были настолько оборудованы, что въ день въ двѣ варки могли накормить свыше 30 тысячъ человѣкъ.



Плачевно для насъ закончилась минувшая наша война съ Японіей. Мы никакъ не ожидали, чтобы наши вооруженныя силы понесли столь сильное пораженіе, какъ это случилось въ дѣйствительности. Казавшееся невѣроятнымъ совершилось, и, конечно, на это были свои причины, хотя разобраться въ нихъ и очень трудно. Наша война съ Японіей, безспорно, представляла собою міровое явленіе, которое имѣло и еще будетъ имѣть громадныя послѣдствія не только для насъ, но и для всего міра. Выдвинувъ на арену новыя, до сихъ поръ мало вѣдомыя силы, война эта открыла всѣмъ новые политическіе горизонты и указала на новыя задачи. Событіе это слѣдуетъ разсматривать не только какъ войну между Россіей и Японіей, а какъ войну Востока съ Западомъ, Азіи съ Европой. Если Японія и не оказалась въ этомъ столкновеніи полной побѣдительницей, то она, во всякомъ случаѣ, показала, что теперь побѣда Азіи возможна и что время, когда европейцы могли безцеремонно и

безнаказанно эксплуатировать народы Азіи, миновало. Маленькое островное государство, Японія, провозгласивъ принципъ, что Азія для азіатовъ, провела его въ жизнь, и теперь, заводя сношенія съ первоклассными державами Запада, она уже начинаетъ такъ или иначе влiять на общій ходъ дѣлъ. Но послѣднее для насъ имѣетъ пока лишь второстепенное или, вѣрнѣе, отдаленное значеніе,—для насъ важно то, что мы первые почувствовали на себѣ удары новой нарождающейся міровой силы и намъ первымъ, стоящимъ на рубежѣ между Азіей и Европой, пришлось съ этими силами ближе познакомиться. Сомнѣнія нѣтъ, что испытанное нами есть не болѣе, какъ начало того, что намъ еще придется испытать и къ чему, волей или неволей, мы должны быть готовы. Война наша съ Японіей далеко не окончена. Японія не остановится на сдѣланномъ, да по логикѣ вещей и не можетъ остановиться; тамъ отлично понимаютъ, что дальнѣйшіе шаги впередъ неизбѣжны, и, судя по доходящимъ до насъ свѣдѣніямъ, японцы усиленно готовятся къ этому. Такимъ образомъ, можно принять за непреложное, что рано или поздно, можетъ быть, даже въ весьма недалекомъ будущемъ намъ придется вновь столкнуться съ Японіей, при чемъ наше положеніе будетъ во всѣхъ отношеніяхъ значительно хуже, чѣмъ было въ 1904 году.

При такомъ положеніи дѣла намъ можетъ помочь лишь только до мелочей внимательное отношеніе къ нашему противнику, наблюденіе за нимъ и всестороннее изученіе его, а что еще болѣе важно—исправленіе самихъ себя, сознаніе тѣхъ ошибокъ и промаховъ, которые привели насъ къ положенію побѣжденныхъ, и уничтоженіе хотя бы крупнѣйшихъ нашихъ недостатковъ.

Въ событіяхъ, подобныхъ современнымъ войнамъ, исходъ которыхъ находится въ зависимости отъ всей совокупности государственной дѣятельности и безчисленнаго множества причинъ, всегда трудно отличить главное отъ второстепеннаго и болѣе важное отъ менѣе важнаго. Поэтому и разобраться въ причинахъ нашего пораженія чрезвычайно трудно.

Обыкновенно въ такихъ случаяхъ причины неудачи стараются искать въ недостаткахъ арміи. Отчасти это и вѣрно, но далеко не всегда. Приписывать все недостаткамъ арміи было бы немного односторонне.

Прежде всего, къ войнѣ насъ привела не дѣятельность арміи и военнаго министерства, а та аггресивная политика наша, которой трудно подыскать какое-нибудь оправданіе, ибо она не вызывалась никакими государственными или національными потребностями. Китайская Восточная желѣзная дорога и захватъ Квантуна—вотъ тѣ политическія авантюры, которыя привели насъ къ войнѣ, и притомъ совершенно неожиданно. Мы не имѣли никакого, ни нравственнаго, ни матеріальнаго права на это, и, не обвиняя никого, все-таки надо признать, что такой именно образъ дѣйствій нашего министерства иностранныхъ дѣлъ и былъ одною изъ причинъ крушенія нашего положенія на Дальнемъ Востокѣ.

Если обратить вниманіе на обстановку, въ которой мы находились вначалѣ непосредственно на театрѣ войны, то надо признать, что она была далеко не въ нашу пользу. Врагъ былъ съ мѣста сильнѣе насъ. Японцы были сосредоточены, мы

разбросаны. Японцы имѣли въ своихъ рукахъ живую силу въ лицѣ своего могучаго и огромнаго военнаго и коммерческаго флотовъ, находились у себя дома и были совершенно неуязвимы для насъ; намъ же предстояло оперировать за многія тысячи верстъ отъ источника всѣхъ нашихъ рессурсовъ, съ которымъ при этомъ еще мы были недостаточно прочно связаны. Съ самаго начала войны непріятель владѣлъ важнѣйшей частью театра войны—моремъ. Хотя у насъ и былъ тамъ флотъ, но, кромѣ своей неспособности къ рѣшительнымъ дѣйствіямъ, онъ былъ еще безъ всякой опредѣленной цѣли разбросанъ. Кромѣ того, флотъ нашъ не имѣлъ ни одного опорнаго пункта въ настоящемъ смыслѣ этого слова. Мы имѣли, правда, Портъ-Артуръ, но, на половину укрѣпленный, какъ крѣпость, и недостаточно оборудованный, какъ портъ, онъ не отвѣчалъ всѣмъ требованіямъ хорошаго опорнаго пункта и самъ требовалъ поддержки и затраты огромныхъ силъ и средствъ для собственнаго обезпеченія. Въ то время, когда требовались мѣсяцы, чтобы что-нибудь доставить въ Портъ-Артуръ, противъ него въ нѣсколькихъ часахъ разстоянія непріятель имѣлъ всѣ средства своего государства. У насъ, впрочемъ, былъ еще Владивостокъ, но мы его почему-то сразу же бросили и большую часть нашихъ морскихъ силъ заперли въ Портъ-Артурѣ. Хотя и менѣе укрѣпленный, какъ крѣпость, и еще менѣе оборудованный, какъ портъ, Владивостокъ могъ бы намъ сослужить лучшую службу уже по одному тому, что находился на флангѣ операціонныхъ путей противника, былъ прочнѣе связанъ съ центральной имперіей и труднѣе уязвимъ для непріятеля.

Само собой разумѣется, что встрѣча наша съ противникомъ могла произойти только тогда, когда одна изъ сторонъ переплыветъ раздѣлявшее ихъ море, и вопросъ, кто первый это сдѣлаетъ, былъ вопросомъ первостепенной важности. И тутъ мы съ мѣста проиграли это положеніе: море съ самаго начала очутилось въ рукахъ непріятеля, мы же были осуждены на пассивное выжиданіе дальнѣйшихъ событій и лишь на отраженіе наносимыхъ намъ ударовъ. Объ этомъ, конечно, надо было думать раньше, но минувшая война, прежде всего, была для насъ неожиданна, мы проглядѣли ее и совершенно къ ней не готовились. Это уже весьма мало зависѣло отъ арміи и военнаго министерства. Обуреванные жаждой захватовъ и опьяненные тою легкостью, съ которой они раньше совершались, мы считали себя настолько сильными, что борьба съ нами, или даже какое-нибудь противодѣйствіе намъ казались совершенно невозможными. Всѣ наши органы, назначенные для наблюденія за сосѣдями и ихъ дѣятельностью, пребывая въ той же блаженной увѣренности, оказались совершенно негодными къ своей роли.

Когда же грянулъ громъ, чудный кошмаръ прошелъ и мы прозрѣли, то было уже поздно что-нибудь сдѣлать, къ тому же и нашъ энергичный и талантливый противникъ предусмотрительно позаботился, чтобы не только помѣшать начавшейся нашей дѣятельности, но и парализовать и тѣ немногія, сонныя наши силы, которыми мы располагали на мѣстѣ.

Та же фатальная неготовность губительно отразилась и на нашихъ сухопутныхъ операціяхъ. Лишь только въ моментъ объявленія войны мы вдругъ увидали и поняли, что имѣющихся на мѣстѣ силъ не хватаетъ даже для самообороны. Сразу

выросла такая масса потребностей, которыя настоятельно надо было удовлетворить, что мы не знали за что впервые надо ухватиться и съ чего начать. Для удовлетворенія нуждъ мобилизаціи не хватало средствъ: имѣвшійся на мѣстѣ и даже въ ближайшихъ къ театру войны районахъ контингентъ запасныхъ оказался недостаточнымъ и пришлось прибѣгнуть къ призыву въ войска ратниковъ обоихъ разрядовъ, что всею тяжестью легло на одну, сравнительно, небольшую часть населенія Сибири и сразу вызвало большое недовольство, къ тому же эти ратники представляли собою элементъ не вполнѣ удовлетворительный. Большею частью уже преклоннаго возраста, оторванные отъ своей земли и семьи, забывшіе службу и дисциплину, незнакомые съ новымъ оружіемъ, они съ озлобленіемъ шли на войну, не понимая, за что ихъ постигла такая напасть. Они были мало полезны и не много помогли общему дѣлу. Между тѣмъ, съ другой стороны, желаніе какъ-нибудь скорѣе увеличить наши силы на мѣстѣ вынудило насъ одновременно съ мобилизаціей приступить къ новымъ формированіямъ, которыя и совершались, но путемъ разрушенія старыхъ надежныхъ частей и крайняго ихъ ослабленія для образованія новыхъ кадровъ, которые затѣмъ уже пополнялись вышеуказаннымъ ненадежнымъ контингентомъ запасныхъ. Однимъ словомъ, разрушая старое, мы созидали новое, во всѣхъ отношеніяхъ болѣе слабое. Хотя число частей получилось и больше, но, за то, по числительному своему составу и качествамъ мы получили худшее. Артиллерія наша находилась въ періодѣ перевооруженія новыми скорострѣльными пушками, которыя мало кто зналъ, и многія части знакомились съ ихъ свойствами и съ обращеніемъ съ ними въ буквальномъ смыслѣ слова подъ звуки огня непріятельскихъ выстрѣловъ.

У насъ не было никакой планомѣрности дѣйствій, по той простой причинѣ, что и плана никакого выработано не было и некому было заняться составленіемъ таковаго, до такой степени растерянность овладѣла всѣми. Сознавая отлично, что съ такими силами, какими мы располагали на мѣстѣ, нечего и думать ввязываться въ столкновенія съ противникомъ, мы все-таки стали ввязываться и постепенно, давая себя разбивать, отходили все дальше и дальше, унося за собою заразу пораженій, которая и парализовала всѣ наши дальнѣйшія усиленія.

Вполнѣ неудачный выборъ перваго главнокомандующаго, которымъ былъ адмиралъ Алексѣевъ, не могъ внести ничего въ упорядоченіе творившагося кругомъ хаоса и, начиная съ преступно нелѣпаго боя подъ Тюринченомъ, мы несли неукоснительно пораженіе за пораженіемъ, пока, наконецъ, они не закончились страшнымъ разгромомъ подъ Мукденомъ. Вскорѣ, однако, спохватились и былъ назначенъ главнокомандующимъ генералъ отъ инфантеріи Куропаткинъ. Отъ него, какъ отъ человѣка съ обширными познаніями и большимъ опытомъ, освѣщеннаго лучами Скобелевской славы и бывшаго еще притомъ военнымъ министромъ, мы ожидали многаго. Мы ожидали, что если онъ не исправитъ старыхъ ошибокъ и промаховъ, то, по крайней мѣрѣ, правильно оцѣнитъ обстановку, пойметъ своего противника и поведетъ къ побѣдѣ находившіяся всецѣло въ его распоряженіи наши силы. Но и тутъ насъ постигло жестокое разочарованіе. Вновь избранный главнокомандующій

оказался неспособнымъ вести порученное ему огромное дѣло. Окруживъ себя многочисленнымъ штабомъ, онъ изъ-за него ничего не видѣлъ. Относительная непослѣдовательность, растерянность и, поразительное подчасъ, непониманіе обстановки, неумѣніе рѣшаться, непониманіе своего противника, постоянная нервная перемѣна своихъ намѣреній, неумѣніе ставить цѣли и направлять силы къ ихъ достиженію, въ связи съ неудержимымъ стремленіемъ вмѣшиваться во всякія мелочи, чуть ли не до командованія ротами, характеризовали дѣятельность этого полководца. Его фатальная страсть къ импровизаціямъ сдѣлала то, что съ самаго начала онъ сталъ разрушать свои арміи въ организаціонномъ отношеніи. Постоянно формируя изъ своихъ войскъ, зачастую безъ всякой надобности, многочисленные отдѣльные отряды, онъ въ корнѣ уничтожалъ существовавшую организацію. Составляя такіе отряды, онъ нарушалъ сплоченность существующихъ частей и, давая этимъ отрядамъ случайныхъ начальниковъ, подрывалъ авторитетъ коренныхъ, не дѣлая новыхъ нисколько болѣе отвѣтственными за исходъ порученнаго имъ дѣла. Въ концѣ концовъ всѣ наши арміи очутились дезорганизованными. Онѣ растаяли въ безчисленномъ множествѣ всевозможныхъ отрядовъ. Это создавало огромныя затрудненія при управленіи войсками, тѣмъ болѣе, что самые эти отряды, возникавшіе совершенно случайно, не имѣли никакого внутренняго цемента, никакой связи, они не имѣли даже штабовъ и управленій, т. е. тѣхъ необходимыхъ органовъ, посредствомъ которыхъ войска только и могутъ воспринимать приказанія и приводить ихъ въ исполненіе. Слабовольный и нерѣшительный, но упрямый и капризный главнокомандующій нашъ управлялъ больше нервами и пришелъ къ совершенно отрицательнымъ результатамъ.

Не лучше стояло дѣло и при замѣстителѣ генерала Куропаткина. Мы позволимъ себѣ сомнѣваться въ успѣхѣ покойнаго генерала Линевича. Очень уже преклоннаго возраста, съ мизернымъ образованіемъ, чуть не на столѣтіе отставшій отъ требованій современности, такой главнокомандующій врядъ ли могъ что-нибудь поправить въ столь сильно испорченномъ дѣлѣ. Боевая дѣятельность его не проявилась ничѣмъ, что же касается до внутренней армейской работы, то тутъ, какъ извѣстно, онъ оказался несостоятельнымъ и не могъ управиться.

Между тѣмъ, противникъ нашъ не дремалъ. Поражая насъ оружіемъ на поляхъ Манджуріи, онъ старался вредить всюду, гдѣ только было возможно, и не оставлялъ безъ вниманія и всѣхъ прочихъ сторонъ нашей жизни. Внимательно слѣдя за общимъ положеніемъ дѣлъ у насъ, японцы повсюду старались наносить намъ вредъ. Широко раскинувъ свою, хорошо организованную, сѣть шпіоновъ, чуть ли не на всю Россію, они отлично знали, что у насъ дѣлается. Много разъ въ нашей повременной печати появлялись сообщенія объ участіи, какое принимали японцы въ нашемъ революціонномъ движеніи. Движеніе это, совсѣмъ не преслѣдовавшее общечеловѣческое благо, и еще менѣе благо Россіи, было японцамъ на руку. Они быстро поняли это и немедленно приняли мѣры, чтобы поддержать вредную намъ пропаганду. Помогая матеріально нашимъ забастовкамъ и принимая активное участіе въ ввозѣ революціоннаго оружія, японцы не оставили въ этомъ отношеніи въ покоѣ

и наши войска въ Манджуріи. Они, пользуясь всякимъ удобнымъ случаемъ, распространяли вредныя прокламаціи на театрѣ войны. Понявъ затаенное недовольство народа, не понимавшаго за что его заставляютъ драться, они въ своихъ прокламаціяхъ играли на этой струнѣ. По счастью, эти зловредныя воззванія не пустили глубокихъ корней и особаго значенія не имѣли, хотя и оказывали нѣкоторое вліяніе, по крайней мѣрѣ, подчасъ приходилось съ нимъ считаться.

Что касается до революціоннаго движенія внутри страны, то оно имѣло болѣе важное значеніе на ходъ нашихъ операцій. Вообще, развращая народъ, движеніе это развращало отчасти и войска. Въ моментъ наибольшаго напряженія силъ революціонныя идеи стали проникать въ армію, гдѣ находили себѣ пищу въ средѣ наиболѣе слабаго, измученнаго постоянными пораженіями элемента. Подходившія изъ Европейской Россіи подкрѣпленія являлись въ этомъ отношеніи зараженными и вносили эту заразу въ среду славныхъ борцовъ въ Манджуріи.

Прекращеніе дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, почты и телеграфа ставило насъ въ тяжелое положеніе, заставляя держать значительную часть нашихъ вооруженныхъ силъ внутри страны. Волненія на Кавказѣ, въ Туркестанскомъ краѣ и въ Остзейскомъ перебросились въ непосредственную близость къ театру войны. Образовавшаяся такъ-называемая Читинская республика и другія подобныя же доставили намъ не мало хлопотъ и были крайне неблагопріятнымъ явленіемъ. При такихъ условіяхъ привести войну къ удовлетворительному исходу было чрезвычайно трудно.

Всѣ эти неблагопріятныя данныя и многія другія, о которыхъ размѣры нашего труда не позволяютъ говорить, усугублялись еще свойствами и характеромъ противника, котораго мы не знали, и съ которымъ, тѣмъ не менѣе, намъ приходилось бороться.

Оцѣнивая событія нашей войны съ Японіей, надо имѣть въ виду не только одни матеріальныя средства нашего противника, его энергію и талантливость, но и его моральныя качества, часто играющія на войнѣ первенствующую роль. Въ минувшей Русско-японской войнѣ особенно рѣзко бросается въ глаза, что успѣхи японцевъ въ такой же мѣрѣ зависѣли отъ матеріальныхъ ихъ силъ и средствъ, какъ и отъ чрезвычайнаго воинскаго воодушевленія и сильно развитого чувства патріотизма всего народа и арміи. До этой послѣдней войны мы относились къ японцамъ съ пренебреженіемъ, третируя ихъ какъ низшую расу. Въ настоящее же время пора себѣ дать по возможности ясный отчетъ о нравственныхъ силахъ японскаго народа, чтобы въ будущемъ не испытать такихъ тяжелыхъ разочарованій.

Все прошлое Японіи, начиная съ доисторическихъ временъ, представляло цѣлый рядъ нашествій различныхъ монгольскихъ народностей и характеризовалось постоянной кровопролитной войной за обладаніе островами. Въ результатѣ всѣхъ этихъ многочисленныхъ завоеваній и переселеній, путемъ смѣшеніе различныхъ племенъ образовался японскій народъ, который въ настоящее время представляетъ собою совершенно однородную и однотипную массу, что имѣетъ большое вліяніе на единство и сплоченность государства и служитъ благопріятной данной для развитія необычнаго, съ европейской точки зрѣнія, патріотизма среди народа и въ арміи.

Отдѣльные роды стали соединяться въ болѣе или менѣе крупныя группы и образовали государство, а послѣдовавшая затѣмъ раздача земель въ награду за службу послужила причиной зарожденія феодальнаго строя, подобнаго тому, какой существовалъ и въ Западной Европѣ.

Феодальные владѣтели, стараясь всѣми силами увеличивать свои владѣнія на счетъ сосѣдей и пріобрѣтать такимъ путемъ больше самостоятельности, вели между собой постоянныя кровопролитныя войны, что, при отсутствіи въ странѣ прочнаго законодательства и твердой центральной власти, послужило къ крайнему развитію права силы, ставшей главнѣйшимъ закономъ страны Микадо; стоявшіе во главѣ государства были не только свѣтскими, но и духовными руководителями народа. Это повело къ тому, что постепенно свѣтская власть перешла въ руки могущественныхъ феодаловъ, а они, постоянно борясь между собою за первенство, еще больше обагряли страну кровью и увеличивали безпорядокъ. Такое положеніе вещей царило въ Японіи въ теченіе тысячелѣтія и, конечно, отразилось на характерѣ народа и выработкѣ военныхъ инстинктовъ, которые затѣмъ легли въ основу доблести и героизма японской арміи. Среди японцевъ образовался особый родъ воинствующаго дворянства, „самураи". Подобно рыцарямъ Западной Европы, они съ дѣтства пріучались легко переносить всякаго рода лишенія и невзгоды, пріучались превосходно владѣть оружіемъ, въ чемъ и достигли значительнаго совершенства. Эти „самураи", презиравшіе всѣ блага жизни, бродячіе, полуголодные и оборванные, всегда готовы были вступиться за обиженныхъ и угнетенныхъ и предложить къ ихъ услугамъ свои два меча, которые они имѣли право носить, какъ исключительный признакъ ихъ рыцарскаго достоинства. Эти рыцари были подчасъ наивны и смѣшны, но всегда и неизмѣнно честны и благородны.

Такимъ образомъ шла выработка основъ нравственности феодальнаго дворянства и военныхъ добродѣтелей, и такъ какъ образцомъ служили „самураи", то ихъ кодексъ нравственности сдѣлался общеобязательнымъ и выражался словомъ „бушидо", или: правила поведенія военныхъ и рыцарскія обязанности. Высокая честь, вѣрность долгу, личная отвага, твердость въ перенесеніи несчастій, крайнее упорство въ достиженіи разъ поставленной цѣли составляютъ основныя положенія „бушидо". Чувство чести было такъ сильно развито среди японцевъ, что, напримѣръ, личное оскорбленіе могло быть смыто только кровью. Это влекло за собой постоянные поединки и легло въ основу страшнаго обычая „харакири", или распарыванія себѣ живота, какъ искупленіе позора пораженій въ бою и нежеланіе попасть въ плѣнъ. По мнѣнію самураевъ: „никто не долженъ переживать позоръ, такъ какъ онъ, какъ язва, постоянно врывается въ душу все глубже и все больнѣе". Настойчивость достиженія цѣли и твердость въ перенесеніи несчастій составляютъ главнѣйшую черту морали „бушидо". По мнѣнію японцевъ, это именно „бушидо" и доставило имъ побѣду на войнѣ съ нами. Маршалъ Ямагато выразился по этому поводу такъ: „говорятъ, что Японія побѣждаетъ благодаря крупповскимъ пушкамъ и усовершенствованнымъ ружьямъ, и приписываютъ ея успѣхи современному военному образованію. Но это справедливо только на половину. Вѣдь и самыя усовершенствованныя

ружья стрѣляютъ не сами, а система военнаго обученія не способна сдѣлать изъ труса героя. Нѣтъ! Сраженія на Ялу и въ Манджуріи выиграны душами нашихъ предковъ, сражавшихся въ нашихъ сердцахъ и направлявшихъ наши руки. Духъ нашихъ предковъ не умеръ. Наши люди сохраняютъ въ цѣлости преданія прошлаго въ своихъ сердцахъ".

Въ духѣ „бушидо" и ведется все воспитаніе японской арміи. Японское правительство выдвинуло противъ насъ сильную армію, устроенную по европейскому образцу и снабженную всѣми усовершенствованіями современной техники, самураи же вдохнули въ эту армію рыцарскій духъ, воспитывавшійся въ теченіе тысячелѣтней междоусобицы и не поколебленный еще европейской цивилизаціей, съ которой только, сравнительно, недавно японскій народъ пришелъ въ соприкосновеніе. Къ этому надо прибавить, что каждый японскій солдатъ отлично грамотенъ и сознательно относится къ тѣмъ задачамъ родины, за которыя онъ призванъ бороться. Японскій солдатъ чувствуетъ себя полноправнымъ гражданиномъ своей страны и свои интересы отождествляетъ съ интересами родины. Религіозное поклоненіе предкамъ, полная однородность племенного состава, въ связи съ глубочайшей преданностью царствующей династіи, обусловливаютъ собою страстную привязанность къ родинѣ и тотъ пылкій патріотизмъ, который приводитъ японцевъ къ готовности жертвовать всѣмъ на пользу отечества. Въ Японіи, начиная съ низшей школы и кончая университетомъ, народъ воспитывается въ строго-патріотическомъ духѣ и ему внушается уваженіе къ военной доблести. Армія Японіи есть олицетвореніе государства и потому пользуется величайшей популярностью. Призывъ японца на службу составляетъ праздникъ въ семьѣ. Павшимъ же въ бою воздвигаютъ храмы, а семьи убитыхъ пользуются, даже много лѣтъ спустя, особыми почестями.

Въ вопросахъ и отвѣтахъ для учениковъ учебныхъ батальоновъ мы встрѣчаемъ слѣдующее: Вопросъ: „Отчего на этомъ знамени слѣды крови?"

Отвѣтъ: „Отъ человѣка, который защищалъ его".

Вопросъ: „Какую мысль вызываетъ это въ тебѣ?"

Отвѣтъ: „Что онъ счастливъ. Умретъ человѣкъ, но останется его слава".

Такого противника, который почитаетъ за счастье быть убитымъ въ бою, побѣдить нельзя,—его можно только уничтожить. И съ такимъ-то, пока единственнымъ въ мірѣ, непріятелемъ пришлось намъ вступить въ борьбу, и, какъ мы уже сказали, еще неподготовленными и за 10.000 верстъ отъ источника нашихъ силъ и средствъ. Съ самаго начала войны всѣ шансы были на сторонѣ противника, хорошо изучившаго театръ войны и отлично понимавшаго внутреннее разстройство Россіи и ея арміи. Причины нашего пораженія тѣсно связаны съ общимъ состояніемъ всего государства. Разложеніе нашего государственнаго организма началось гораздо раньше пресловутаго революціоннаго движенія и, несомнѣнно, отражалось на арміи, составляющей неразрывную часть его. Начиная съ эпохи 1812 года, когда армія наша принесла съ собою новыя вѣянія и революціонныя идеи, началось постепенное ослабленіе нашего государственнаго организма и, вмѣстѣ съ тѣмъ, паденіе

нашего военнаго могущества. Уже въ серединѣ минувшаго столѣтія мы не въ состояніи были выбросить какихъ-нибудь сто пятьдесятъ тысячъ иностранцевъ, высадившихся въ Крыму, и вынуждены были заключить крайне невыгодный для насъ Парижскій миръ. Съ тѣхъ поръ мы довольствовались борьбой съ мелкими азіатскими народностями ближняго и дальняго Востока, дешевыя побѣды надъ которыми, услаждая наше военное славолюбіе, застилали передъ нашими глазами продолжающееся разложеніе, которое мы, такимъ образомъ, не замѣчали и не отдавали себѣ въ немъ отчета, хотя уже въ 1877 году можно было видѣть, съ какимъ трудомъ намъ удалось одолѣть совершенно разслабленную и также полуразложившуюся Турцію.

Когда, подъ вліяніемъ Запада, стали исчезать патріархальныя воззрѣнія, лежавшія въ основѣ нашей прошлой жизни, то прежній произволъ и безправіе, продолжавшіе тяготѣть надъ нами, стали уже невыносимы ни для русскаго общества, ни для народа. Поэтому нахлынувшая волна разрушительныхъ идей произвела страшное недовольство существующими порядками и ослабила интересъ къ государству. Одновременное съ этимъ паденіе нравственности и развивающійся индефферентизмъ къ общественнымъ дѣламъ ослабили патріотизмъ въ народѣ и не могли не отразиться на арміи.

Вотъ въ этомъ-то разложеніи, въ этомъ общемъ разстройствѣ нашего государственнаго организма и надо искать главнѣйшую причину минувшаго пораженія. Но если вспомнить, что среди развалинъ нашей старой государственной и военной системы, при крушеніи незыблемыхъ до сего принциповъ и авторитетовъ, столь недавно еще безспорныхъ, единственное, что осталось непоколебимымъ, это—мужество нашего солдата, то мы еще не пропали и возрожденіе для насъ возможно, въ особенности въ виду установленія на твердыхъ началахъ новаго государственнаго строя. Лишь не слѣдуетъ забывать кровавыхъ уроковъ прошлаго, которые должны вызывать въ насъ не отчаяніе въ своихъ силахъ, а наоборотъ, возбудить энергію къ возстановленію прежняго величія и къ борьбѣ со зломъ, которое мы знаемъ, гдѣ теперь кроется. Государство, защитники котораго умѣли такъ умирать, какъ умирали наши воины на поляхъ Манджуріи и въ Портъ-Артурѣ, не умерло и блестящее будущее можетъ ожидать его.

КОНЕЦЪ.

150 —

